A. hydr.
360
1843

Stand
und
Ergebnisse
der
Deutschen, Amerikanischen, Englischen, Französischen, Belgischen, Holländischen, Italienischen und Russischen

Eisenbahnen

am Schluße des Jahres 1843.

Mit einem Anhang,
enthaltend:
Beschreibung und detaillirte Uebersichten aller ausgeführten und im Bau begriffenen Englischen und Amerikanischen Eisenbahnen.

Nach authentischen Quellen bearbeitet
von
J. A. Beil,
Herzoglich Nassauischem Hofrath, Ritter mehrerer hohen Orden ꝛc. ꝛc.,
Director der Taunus-Eisenbahn.

Der Erlös dieser Druckschrift gehört der Pension- und Wittwen-Kasse der Angestellten der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft.

Frankfurt a. M., Juli 1844.

[illegible]

<36602414570010

<36602414570010

Bayer. Staatsbibliothek

Stand

und

Ergebnisse

der

Deutschen, Amerikanischen, Englischen,
französischen, Belgischen, Holländischen, Italienischen
und Russischen

Eisenbahnen

am Schluße des Jahres 1843.

Mit einem Anhang,

enthaltend:

eschreibung und detaillirte Uebersichten aller ausgeführten und
im Bau begriffenen Englischen und Amerikanischen
Eisenbahnen.

Nach authentischen Quellen bearbeitet

von

J. A. Beil,

Herzoglich Nassauischem Hofrath, Ritter mehrerer hohen Orden 2c. 2c.
Director der Taunus-Eisenbahn.

---

r Erlös dieser Druckschrift gehört der Pension- und Wittwen-Kasse
der Angestellten der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft.

Frankfurt a. M., Juli 1844.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Vorwort.

Die Mittheilungen über das Eisenbahnwesen, welche ich im verflossenen Jahre veröffentlicht habe, sind mit so freundlicher Nachsicht aufgenommen worden, daß ich mich ermuntert und angeregt fühle, die neuesten Wahrnehmungen auf dem Gebiete der Eisenbahnen des In- und Auslandes in einer ausgedehnteren, der wachsenden Bedeutung des Gegenstandes entsprechenden, Arbeit nachfolgen zu lassen.

Da diese Publication keinen anderen Zweck hat, als auf gemeinnützigem Wege der Sache förderlich zu sein, und, wenn Irrthümer unterlaufen sollten, jede Belehrung dankbar angenommen wird, so darf ich hoffen, daß auch der gegenwärtige Versuch jener gütigen Beurtheilung sich wird zu erfreuen haben, die bis daher in so reichem Maaße meinem Streben geschenkt worden ist.

Frankfurt a/M. im Juli 1844.

Weil.

Inhalts-Verzeichniß.

Seite

I. Die Eisenbahnen des In- und Auslandes im Allgemeinen, mit Hinweisung auf die Zug- und Transportkräfte und die dabei vorgekommenen neuen Erfindungen und Verbesserungen 1

II. Die Eisenbahnen im Königreich Grosbritannien und deren Ergebnisse im Jahr 1843 20

III. Die Amerikanischen Eisenbahnen in ihren verschiedenen Ausführungen und Erträgnissen 50

IV. Die Eisenbahnen in Frankreich und die Ergebnisse der bereits ausgeführten Eisenbahnen bis zum Schlusse des Jahres 1843 65

a) Strasburg-Basel 69

b) Mühlhausen-Thann 82

c) Paris-St. Germain 82

d) Paris-St. Cloud & Versailles (rechtes Ufer) 84

e) Paris-Versailles (linkes Ufer) 87

f) St. Etienne-Lyon 89

g) Andrésieux-Roanne 90

h) Paris-Rouen 91

i) Paris-Orléans 95

V. Stand und Ergebnisse der Belgischen Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1843 100

VI. Holländische Eisenbahnen 116

VII. Deutsche Eisenbahnen 121

a) Rheinische Eisenbahn 122

b) Düsseldorf-Elberfeld 135

c) Taunus-Eisenbahn 147

d) Badische Eisenbahnen 152

e) Eisenbahnen in Hannover und Braunschweig 159

f) Hamburg-Bergedorf 161

g) Magdeburg-Leipzig 165

h) Leipzig-Dresden 171

i) Sächsisch-Baierische Eisenbahn 177

k) Anhalt-Berlin 181

l) Berlin-Potsdam 187

m) Berlin-Frankfurt a. d. Oder 194

n) Berlin-Stettin 202

o) Oberschlesische Eisenbahn, Breslau-Oppeln, Breslau-Freiburg 210

p) Kaiser Ferdinand's Nordbahn 214
q) Wien-Gloggnitz 223
r) Budweis-Linz und Gmünden 231
s) München-Augsburg 235
t) Nürnberg-Fürth (Ludwigsbahn) 241

VIII. Russische Eisenbahnen 242
IX. Italienische " 243
X. Spanische " 246
XI. Anhang, enthaltend:
Beschreibung aller Englischen Eisenbahnen.
Detaillirte Uebersicht der in Amerika ausgeführten und noch im Ausbau begriffenen Eisenbahnen.

Berichtigungen.

Seite 20, Zeile 14 von unten lies: 1200,000000 statt 12,000,000000.
" 22 " 3 " " " 24 Millionen statt 28 Millionen.
" 59 " 4 " " " Lots of negros statt Cots of negros.

In unseren Mittheilungen über das Eisenbahnwesen im All=
ıeinen und dessen Fortschritte im Laufe des Jahres 1842, so wie
r die Resultate des Betriebs der einzelnen Bahnen in demselben
traum, haben wir die Ueberzeugung ausgesprochen, daß mit
m neuen Jahr die Erfahrungen des vorangegangenen den An=
b zu weiteren Fortschritten geben würden.

Diese Voraussicht hat sich verwirklicht, denn nicht allein haben
hohen Staatsregierungen in der Erkenntniß der unberechenbaren
rtheile, welche dieses prompte und erleichternde Verkehr=Mittel
ıdern und Völkern zu gewähren im Stande ist, einen neuen
weggrund zur Erweiterung der bereits bestehenden Linien ge=
den, sondern diese Erkenntniß wurde auch die Veranlassung zur
ojectirung und Ausführung neuer Bahn=Anlagen, um auch andern,
Zeit damit noch nicht bedachten Gebietstheilen den Mitgenuß
daraus entspringenden Vortheile zu gewähren.

Ebenso hat sich unsere Vermuthung und Voraussage bestätigt,
auch in der Organisation des Betriebs der einzelnen dem Ver=
r übergebenen Bahnen neue Wahrnehmungen die Mittel an
nden geben würden, dem allgemeinen Nutzen sowohl, als dem
ciellen, der Unternehmung zusagende Verbesserungen in das Leben
rufen. Das Jahr 1843 hat unsere Vorhersagungen in ihrem
ızen Umfange gerechtfertigt, und wenn auch in dem Laufe des=
ıen manche Frage über wichtige neue Bahnbauten noch nicht

Mangel an der festen Ueberzeugung von der Nothwendigkeit dieser Anlagen, als in dem Wunsch, bei deren Angriff die zweckmäßigste Richtung und — wenn damit vereinbar — die möglichste Oeconomie in der Ausführung eintreten zu lassen.

Bei diesem bedächtigen, überlegten und alle Verhältnisse berücksichtigenden Fortschreiten, darf mit Gewißheit angenommen werden, daß der Zeitpunkt nicht mehr ferne ist, worin alle Staaten Deutschlands mit einem großartigen Eisenbahnnetz umschlungen, und unter sich, so wie auch durch den Anschluß an die Bahnlinien der Nachbarländer mit diesen verbunden sein werden.

In Oesterreich wird kräftig und unaufhaltsam an den Staatseisenbahnen gearbeitet, und werden die mannichfachen dabei vorkommenden Schwierigkeiten durch den festen Willen der Regierung und die Tüchtigkeit der mit diesen Arbeiten beauftragten Ingenieure bewältigt werden. Mit gleicher Sorgfalt und Umsicht werden die Erfordernisse in das Auge gefaßt, welche Verwaltung und Betrieb betreffen.

Der von der Regierung ausgesprochene Grundsatz, die neuen Bahnlinien auf Kosten des Staats ausführen zu lassen, hat jenen Actienschwindel unterdrückt, der in der neueren Zeit bei projektirten Anlagen von Privat-Unternehmungen auf eine so nachtheilige Weise sich kundgegeben hat, und nur von den bedauerlichsten Folgen sein kann.

In Preußen hat die neuere Zeit dem Eisenbahnwesen mannichfache Vortheile zugeführt, indem der Staat bei einzelnen dieser Unternehmungen vermittelnd eingetreten ist, und auf diese Weise die wohlwollenden Absichten kund gegeben hat.

Die neuen Bahnlinien, welche bereits von der Regierung genehmigt sind, werden als Verbindungsstraßen mit dem Ausland von den wichtigsten Folgen sein, und gewiß entscheidend auf die Lösung der Frage einwirken, ob unter den jetzigen Umständen, wo die Eisenbahnen die Hauptstraßen des Verkehrs bilden sollen, es nicht rathsam ist, solche auf Kosten des Staates ausführen und administriren zu lassen.

Auch in Bayern ist die Wichtigkeit der Eisenbahnen in ihrer
nzen Bedeutung erkannt und gewürdigt worden. Die Arbeiten an
1 Staatsbahnen sind in vollem Gange, und an einzelnen Punkten
reits beendet. Mit gleicher Umsicht sind auch schon die Einlei-
ngen für die erforderlichen Zug- und Transportkräfte getroffen,
d Männer vom Fach nach Aussen gesandt worden, um mit den
tehenden Einrichtungen und Wirken anderer Bahnen sich vertraut
machen.

Im Königreiche Würtemberg, wo die Eisenbahnen ebenfalls
f Kosten des Staats erbaut werden sollen, sind nunmehr einzelne
nien festgestellt, und in Folge dessen eine rasche und entsprechende
sführung zu erwarten.

In Baden sind die in Ausführung genommenen Staatsbahnen
d beendet, und werden durch die Linien vermehrt werden,
lche die Verbindung mit Würtemberg erforderlich macht. Auch
Kurhessen sind günstige Beschlüsse in Betreff der anzulegenden
enbahnen gefaßt worden, und das Großherzogthum Hessen hat
f eine eben so gründliche als sachgemäße Weise diese Angelegenheit
andelt, und ist theilweise schon zur raschen Ausführung geschritten.

Wenn man nun bei diesen flüchtigen Andeutungen — die wir
Anführung der einzelnen Bahnen näher entwickeln werden, —
enkt, daß Sachsen, Hannover und Braunschweig ebenfalls be-
ht sind, diese wichtige, in alle Verhältnisse des Lebens tief ein-
ifende Angelegenheit zum Wohl ihrer Landestheile zu erledigen,
liegt, wie bereits schon bemerkt, die Gewißheit und unmittelbare
he des Zeitpunkts vor, in welchem Deutschland in seinen Haupt-
richtungen durch Schienenwege unter seinen einzelnen Staaten
mit dem Auslande verbunden sein wird, ein Zustand, dessen
htige Einflüsse und Folgen zu beurtheilen, zur Zeit noch unter
Unmöglichkeit gehört.

Wendet man sich zu den Ländern, wo die Eisenbahnen zuerst
das Leben traten, und in ausgedehnten Linien ausgeführt wur-
, so findet man gleiche Bewegung und überall Wille und That,
bereits bestehenden Bahnstrecken zu erweitern oder durch neue
vermehren.

denn 960 Millionen Gulden auf Schienenwege verwendet hat, schreitet unaufhaltsam fort, den Eisenbahnen eine immer größere Ausdehnung zu geben und findet würdige Nachahmung in Amerika, wo bereits mehr denn 100 Millionen Dollars in Eisenbahnen aufgewandt sind, und den Werth beurkunden, welchen man diesem Communikations-Mittel zuerkennt.

In Frankreich hat man die Wichtigkeit der Eisenbahnen ebenfalls erkannt und deren Würdigung beurkundet sich sowohl in dem Gesetz vom 11. Juni 1842, als in den neueren Gesetz-Entwürfen worin die Richtungen bezeichnet sind, nach welchen die Haupt-Bahnen auf Kosten des Staats erbaut werden, und an der nördlichen Grenze sich an Belgien anschließen sollen, wo sowohl die älteren als die neueren Bahnanlagen den Beweis geben, wie die Bedürfnisse des Landes erkannt, und zum Wohl desselben gefördert worden sind. — Auch in Holland schreitet das Eisenbahnwesen kräftig fort und läßt keinen Zweifel übrig, daß Deutschland auch mit diesem Land durch Eisenbahnen in Verbindung kommen wird. — In Italien, Rußland und Polen hat diese so wichtige Erfindung der neueren Zeit sich ebenfalls heimisch gemacht, während in Italien schon mehrere Bahnen ausgeführt sind, und einer größeren Entwickelung entgegengehen.

Da wir bei Behandlung der Eisenbahnen jedes einzelnen Staates die genaueren Angaben und Nachweisungen so vollständig als möglich geben werden, so brechen wir diese flüchtige Einleitung ab, und wenden uns zu der materiellen Aufzählung und Erwähnung der Fortschritte dieser wichtigen Erfindung, welche gepflegt von der Wissenschaft und geleitet von der Erfahrung fortwährend Neues zu Tage fördert und strebt diese so mächtige Bewegungskraft zum Frommen des allgemeinen Besten auszubilden.

Von so manchen Erfindungen, welche die Dampfkraft bei Eisenbahnen ersetzen sollten, ist die Mehrzahl spurlos verschwunden, und nur wenige darunter, für deren Anwendbarkeit eine Wahrscheinlichkeit vorliegt, sind einer gründlichern Prüfung werth erachtet worden.

tro=magnetische Bewegungskraft, welche erstere nach der bereits
achten Anwendung günstige Folgen erwarten läßt.

Da wir in der Allgemeinen Zeitung unter der Rubrik „electro=
gnetische, atmosphärische und hydraulische Eisenbahnen“ diese
Bewegungskräfte ausführlich besprochen, und andere Blätter
über sehr gediegene Mittheilungen gegeben haben, so bedarf es
er nochmaligen Beschreibung der einzelnen Systeme, sondern blos
r möglichst genauen Angabe der Fortschritte dieser Erfindungen.

Was die electro=magnetische Maschine Wagner's betrifft, so
, wie wir bereits im December 1843 (Allgemeine Zeitung)
erkt haben, Wagner es aufgegeben eine Locomotive zu bauen,
Streben aber dahin gerichtet, auf anderem Wege die elektro=
gnetische Kraft in größerem Maasstab als Triebkraft nutzbar zu
chen. Es muß daher der Zeit, der Wissenschaft und der prak=
en Beurtheilung, ja selbst dem Zufall überlassen werden, gün=
ere Resultate zu erzielen als bis jetzt auf dem neuen Wege ge=
ert worden sind. —

Clegg's atmosphärisches System wurde zu dem jetzigen Grade
er Ausbildung gebracht, nachdem derselbe nach vielen mißlun=
en Versuchen seine Erfindung mit allen gemachten Erfahrungen
eren Männern vom Fache mittheilte, welche durch gemeinschaft=
es Wirken das Prinzip zu seiner dermaligen Vervollkommnung
oben.

Die Anwendung des atmosphärischen Systems für längere
enbahnstrecken hat in der neuesten Zeit mehrere Gegner gefun=
, und sowohl in englischen als französischen Blättern Anlaß zu
interessanten Mittheilungen und Beweisführungen gegeben.

Herr Mallet, welcher von dem französischen Gouvernement
uftragt war, an Ort und Stelle sowohl die eigens dazu aus=
ihrte Bahnanlage, als auch das System selbsten einer aus=
lichen Beobachtung und Untersuchung zu unterwerfen, — vor
reren Monden auch darüber vorläufige Mittheilung veröffent=
te — hat vor Kurzem die Resultate seiner Untersuchungen in
r ausführlichen Berichtserstattung seiner Regierung vorgelegt.

das System selbsten auf eine ebenso interessante als belehrende Weise beleuchtet, so geben wir unsern Lesern in einer besondern Anlage, die vollständige von uns selbsten nach dem Original bearbeitete Berichterstattung, begleitet mit den Noten welche Herr Petiet, ein sehr tüchtiger Ingenieur, gegen die Ansichten des Herrn Mallet in französischen Blättern veröffentlicht hat.

Clegg's Erfindung soll schon durch eine andere übertroffen werden, womit dem Vernehmen nach, in Paris auf der Bahn nach Versailles, bereits Versuche stattgefunden haben. Das Organ für Handel und Gewerbe giebt nachstehende Notiz darüber. „Ein Civil-Ingenieur, Herr Andraud, beschäftigt sich schon längere Zeit damit, verdichtete und verdünnte Luft als bewegende Kraft anzuwenden, und die Resultate, welche er erhalten hat, scheinen die ernstliche Aufmerksamkeit zu verdienen. Auf der atmosphärischen Eisenbahn von Clegg und Samuda treten bekanntlich feststehende Maschinen an die Stelle der Locomotiven. Herr Andraud bedient sich dagegen der Wagen mit verdichteter und verdünnter Luft. Bei diesem System ist die Ersparung unbestreitbar und es gewährt die meisten Vortheile der atmosphärischen Eisenbahn, d. h. Sicherheit und Verminderung des Gewichts der bewegenden Kraft. Die ersten Versuche des Herrn Andraud gehen bis in das Jahr 1840 hinauf, und seit dieser Zeit hat er sie mit Erfolg mehrmals wiederholt. Der Wagen rollt auf der Schiene mit der größten Leichtigkeit fort, ohne Geräusch, ohne Dampf, ohne Gefahr. Die Rezipienten sind unter dem Wagen verborgen, sie kommunizìren durch kupferne Röhren mit dem Regulator, mit dem Verdünner und mit den Pumpenstangen (coups de pompes) welche die Räder bewegen. Um den Wagen in Bewegung zu setzen, öffnet man einen Hahn und sogleich geht es vorwärts. Um eine rückgängige Bewegung hervorzubringen, hat man nur nöthig mit dem Finger auf einen Knopf zu drücken. Da die 4 Räder der Locomotive sich frei bewegen, so kann man Krümmungen von sehr kleinem Halbmesser anwenden. Die Regierung hat Herrn Andraud eine Summe von 30,000 fl. zur

Großen ausgeführt, und werden in Kurzem auf der erwähnten
hn geprüft werden. —"

Ein wichtiges Mittel zur Vervollkommnung atmosphärischer
enbahnen will ein Herr Terzuolo in Brüssel erfunden haben, auch
eit sein, es im Beisein von sachkundigen Technikern zu produziren.

Im gleichen Sinne, will ein Herr Gill in London, und Herr
llet in Arras, im Besitz von Vorrichtungen sein, mittelst deren die
osphärische Eisenbahn wesentliche Verbesserungen erhalten soll.
r wollen es der Zeit überlassen, darüber ihr Urtheil zu fällen.

Shuttleworth's hydraulische Eisenbahn, die wir in der allgemeinen Zeitung No. 284 (1842) näher beschrieben haben, ist in Eng-
d noch immer Gegenstand vielfacher Erörterungen, und wird
einigen sehr tüchtigen Männern unterstützt.

Da der Erfinder, welchem sich in der neuesten Zeit mehrere
eilnehmer angeschlossen haben, sehr bald einen überzeugenden
veis zu Gunsten seiner Ansichten geben will, welcher darin besteht,
auf einer kleinen Strecke sein System in Ausführung gebracht
den soll, so muß auch hier der Erfolg abgewartet werden.

Die Erfindung Henson's, mittelst Dampf-Flug-Maschinen die
träume zu durchreisen, welche wir im verflossenen Jahr in unseren
ttheilungen ausführlich besprochen haben, hat bei der praktischen
wendung keine günstigen Resultate geliefert, indem alle damit
achten Versuche mißlungen sind, und die Unausführbarkeit einer
hen Unternehmung bewiesen haben. Demohngeachtet zweifelt
Erfinder und mehrere seiner Anhänger nicht an einem späteren
ingen, und will in Kurzem durch erneuerte Proben die Aus-
rbarkeit seines Systems darthun.

In Frankreich will man auch ein neues System erfunden haben,
Eisenbahnen hinsichtlich ihrer Anlage und ihres Betriebs eine
e Richtung zu geben.

Die Erfindung geht von einem Herrn Marquis von Jouffroy
, und wird in französischen Blättern seit einigen Monaten weit-
ig besprochen, und von deren Anhängern als eine höchst wichtige

Da wir in dem Archiv für Eisenbahnen No. 2 pag. 9 die Erfindung des Herrn Jouffroy näher angedeutet haben, so enthalten wir uns einer Wiederholung, und bemerken blos, daß in der neuesten Zeit mehrere sehr tüchtige Ingenieure dem Erfinder zu beweisen suchen, wie seinem System jedes Erforderniß zur praktischen Anwendung fehle, und dasselbe für den wirklichen Dienst bei Eisenbahnen nicht geeignet sei.

Die schon oft vorgenommenen und mißlungenen Versuche, mittelst Pferdekraft und eigens dazu construirtem Getriebe einen schnellen Transport auf Eisenbahnen zu bewerkstelligen, sind in der neuesten Zeit wieder vorgekommen. Ein Herr Achard von Friedrichsdorf hat eine nur durch einige Männer zu bewegende Maschine erfunden, mittelst welcher, auf Eisenbahnen, ein Convoi von mehreren Personenwagen mit überraschender Geschwindigkeit befördert werden kann. — Da mit dieser Maschine auf der Taunus-Eisenbahn Versuche gemacht werden sollen, so wollen wir bis dahin unsere Ansicht darüber noch zurückhalten. Herr Eduard Leitenberger, bekannt durch seine tüchtigen Kenntnisse in der Mechanik, sucht in der neuesten Zeit nach einem leicht ausführbaren und einfachen Prinzip, die Möglichkeit zu beweisen, mit Locomotiven lang und kurz dauernde Höhen in größeren Steigungsverhältnissen zu überfahren. Herr Graf Joseph von Westphalen hat ebenfalls eine Druckschrift mit Zeichnungen ꝛc. ꝛc. „Ueber Gebirgsbahnen mit stehenden Maschinen und Anwendung von Gegengewichten" veröffentlicht und darin seine Ansichten ausführlich entwickelt.

In diesem Streben wechseln Erfindungen und Verbesserungen; es wird aber voraussichtlich noch lange Zeit anstehen, bis die Locomotiven durch eine andere erprobte Kraft vollständig ersetzt werden können. — Um aber alle und jede darüber erscheinenden Ansichten und Vorschläge beurtheilen und benutzen zu können, ist es durchaus erforderlich, daß die darauf bezüglichen, in amerikanischen, englischen, französischen, belgischen und deutschen Blättern zerstreuten Mittheilungen zusammengestellt, und in zweckmäßiger Folge veröffentlicht werden. Wir werden von Zeit zu Zeit die erscheinen-

einzelnen Heften mittheilen.

Seit der unglücklichen Catastrophe auf der Paris-Versailler-
senbahn ist mit allem Eifer gestrebt worden, durch besondere Ein-
htungen und Verfügungen dahin zu gelangen, solchen Ereignissen
glichst vorzubauen. In Paris wurde zu diesem Zwecke eine aus
htigen Technikern und Männern der Administration bestehende
mmission niedergesetzt, um die von vielen Seiten eingegangenen
ünsche und Vorschläge zu prüfen und darauf hin, so wie auf
Grund ihrer eigenen Berathungen, einen motivirten Bericht
die Regierung zu erstatten.

Es verlautet zwar noch nichts über die Resultate der Wirk-
nkeit dieser Commission, allein es bleibt wahrscheinlich, daß der
bsichtigte Zweck, Entfernung oder Verminderung der Gefahren
Eisenbahnen, am sichersten und nur allein durch strenge Hand-
bung der Ordnung im Dienste, und gewissenhafte Aufsicht auf
Zustand der Transportmittel von Seiten der Vorgesetzten, er-
ht werden wird.

Einige Worte über Zug- und Transportkräfte mögen hier
h noch einen geeigneten Platz finden, und zur Ergänzung der-
igen Bemerkungen und Ansichten dienen, welche wir im Jahr
13 in einer besonderen Abhandlung niederlegten. —

Die damals ausgesprochene Hoffnung, den Bau von Locomo-
n auf dem Continent sich so vervollkommnen zu sehen, daß
den englischen Maschinen-Fabriken nicht mehr tributpflichtig
würden, beginnt zur Wirklichkeit zu werden.

Es werden in Deutschland, Belgien und Frankreich Locomotive
aut, welche in Hinsicht auf technische Vollkommenheit und auf
Leistungen jeden Vergleich mit den englischen aushalten.

Verfolgt man die Fortschritte in dem Bau von Locomotiven von
r ersten Entstehung, bis zum heutigen Tage, so zeigt es sich, daß
Hauptstreben dahin gerichtet war, bei vereinfachter Construction
Ersparung an Brennmaterial zu erzielen, oder was gleich be-
tend ist, die Wirkung des Dampfes zu vermehren. Vieles ist in
er Beziehung geschehen, allein noch mehr bleibt zu thun übrig.

zu gewinnen gesucht, daß man den Dampf expansiv wirken ließ. Weit entfernt, die Zweckmäßigkeit und den Nutzen mancher Expansions-Vorrichtungen zu verkennen, so wird durch dieselben der Mechanismus der Maschine weit complicirter.

In dem Archiv für Eisenbahnen vom 2. Febr. 1844 befindet sich unter der Rubrik — Bemerkungen über die neusten Verbesserungen im Bau der Locomotive — eine Mittheilung, welche die Expansions-Vorrichtungen auf eine sachgemäße und gründliche Weise erläutert.

In England, wo der Bau der Locomotive auf einer hohen Stufe steht, werden die complicirten Expansions-Vorrichtungen nur auf Verlangen der Besteller gemacht. Alle andere aus diesen Werkstätten gehenden Maschinen erhalten in der Regel einfachere Vorrichtungen, und erreichen damit gleiche Vortheile.

Auch auf einem anderen Weg hat man Vortheile für den Dienst auf Eisenbahnen zu erlangen gewußt, nemlich durch Verstärkung der Proportionen der Maschinen. Es sind in der neuesten Zeit Maschinen aufgestellt und verwendet worden, welche das Unglaubliche leisten und es rathsam erscheinen lassen, zum Dienste der Eisenbahnen nur Locomotive von wenigstens 13 bis 14 Zoll Cylinderweite, mit 20 bis 22 Zoll Kolbenhub zu verwenden.

Die Verlängerung des Kessels, Anwendung eiserner Röhren, vergrößerte Triebräder und mehrere andere Einzelheiten werden als zweckentsprechende Verbesserungen gerühmt.

In Amerika ist man vorangeschritten; es werden daselbst dermalen achträderige Maschinen mit unabhängigen beweglichen Rahmen für die Triebräder ausgeführt und mit vielem Erfolg im Eisenbahndienst verwendet.

Die Cylinder dieser Maschinen haben 15 Zoll Diameter, 20 Zoll Hub, und 11 bis 12 Schuh lange Röhren.

Die vier gekuppelten Triebräder von 4 Fuß Diameter sind — wie die Berichte wörtlich angeben — in unabhängigen Rahmen von der Feuerkiste. Im Dienste ziehen diese Maschinen eine Ladung von 155 engl. Tonnen (3100 Ctr.) bei einer Steigung von 1

f 10 und einer Schnelligkeit von 15 engl. Meilen per Stunde.
r eine solche Maschine, welche per englische Meile nur 14 ℔
kes consumiren soll, wird an die Maschinen-Fabrik Norris in
iladelphia 1600 Lst. und für einen dazu gehörenden Tender mit
Rädern 300 Lst. bezahlt.

Eine Vorrichtung, welcher die amerikanischen Locomotivbauer
onders geneigt sind, besteht darin, die Cylinder nach Aussen zu
en. Ist dieses gleich eine Nachahmung der ersten in England
struirten Locomotive — Rocket — welches System später dem
enliegenden Cylinder weichen mußte, so erkennen die amerikani-
n Werkstätten das ursprüngliche System, wegen seiner einfachen
sführung, für besser als jenes der innenliegenden Cylinder.

In der jüngsten Zeit sind auch mehrere englische Maschinen-
briken, namentlich Stephenson in New-Castle upon Tyne (an-
lich mit Abänderungen und Verbesserungen) zum alten System
ückgekehrt, und hat an seinen neuesten Patent-Maschinen die
inder verlegt, und so das Signal zur Nachahmung für mehrere
rkstätten gegeben, was auch anderwärts Beifall finden wird, da
solche Maschine, gegen die mit innenliegenden Cylindern 50 Lst.
iger kostet. Die bedeutendsten Maschinen-Fabriken in Amerika
chen in der Ausführung ihrer Maschinen nicht wesentlich von ein-
er ab, und beschränken sich mehr oder weniger auf die Stärke
Maschinen und Zahl der Räder. Die Preise der Locomotive
en sich nach der Stärke und wechseln von 1150 Lst. bis 1600 Lst.

Hinsichtlich der bei den Eisenbahnen in Amerika verwendeten
sonenwagen, bleibt man fest bei den großen achträderigen Wagen
n, welche 60, 80 bis 100 Personen aufnehmen, und in jeder
icht sich zum Personentransport eignen und größere Sicherheit
it verbinden.

In Deutschland ist die Zweckmäßigkeit dieser Wagen noch nicht
rig erkannt worden, indem außer der Berlin-Frankfurter und
n-Gloggnitzer Bahn noch keine andere Bahn-Administration
lben in ihren Dienst aufgenommen hat.

In England hat der Maschinenbau durch große Geschäfts-
tniß und Mittel aller Art eine hohe Stufe erreicht. Mit rühm-

die intelligenteste Weise bemüht, ihren Erzeugnissen die möglichste Vervollkommnung zu geben, ein Streben das auch unsere Anerkennung verdient, da sie den Maschinen-Fabriken des Continents zum Vorbild dienen.

Bei dem rastlosen Eifer der deutschen, französischen und belgischen Maschinen-Werkstätten, den englischen nicht nachzustehen, darf es nicht befremden, wenn die Bestellungen nach England für Locomotive sich vermindern; für die deutschen Bahnen und Maschinen-Fabriken ist es ein wichtiger Vortheil, daß Eingangszoll und Transportkosten für eine Maschine und Tender aus England einen Mehraufwand von 4000 fl. erfordern.

In den englischen Werkstätten, welche in diesem Augenblick ziemlich beschäftigt sind, wechselt man wenig oder gar nicht in den angenommenen Systemen, sucht vielmehr die Einzelnheiten mehr und mehr auszubilden, als etwas ganz Neues zu schaffen. Die renomirtesten Maschinen-Werkstätten geben Beweise davon, indem Stephenson, Sharp-Roberts, Bury u. m. a. in ihren Ausführungen wesentlich von einander abweichen, aber dennoch gleiche Resultate liefern.

Besonders consequent sind in dieser Beziehung die rühmlich bekannten Maschinen-Anstalten von Bury in Liverpool, welcher ohngeachtet allerwegen erschienenem Verdammungsurtheil gegen die vierräderigen Locomotive, dieselben, wenn sie mit inwendigen Rahmen versehen sind, für zweckmäßig erachtet; auch sind Neunzig solcher Maschinen auf der frequentesten Bahn Englands, London-Birmingham, mit Erfolg und Sicherheit im Gebrauch.

Wie bereits angeführt, so hat Stephenson an seiner neuen Patent-Maschine die Cylinder nach aussen gelegt. Sharp-Roberts hat aus Deutschland ebenfalls mehrere Bestellungen für Maschinen mit aussenliegenden Cylindern erhalten. Der Preis der Locomotive hat in England in der letzten Zeit eine bedeutende Erniedrigung erfahren. Während noch vor 4 Jahren schwache Maschinen ohne Tender mit 1500 Lst. bezahlt wurden, werden jetzt von den besten Maschinen-Fabriken schwere Maschinen mit 14 Zoll Cylinder und

Zoll Kolbenhub für 1300 Lst. und 1350 Lst. geliefert und für
n größern 6räderigen Tender 200 bis 250 Lst. berechnet.

Da die Tender in jeder Werkstätte angefertigt werden können,
ist es wirklich befremdend, bei Bestellungen für Locomotive,
he aus England nach Deutschland verschrieben werden, auch
Tender dazu in Bestellung geben zu sehen, wodurch bedeutende
en für Zoll und Transport unnöthigerweise erzeugt werden.

Ob die bisherigen niedrigen Preise fortbestehen werden, wird
Zeit lehren. Seit Kurzem sind die Eisenpreise um mehr denn
st. per Tonne in die Höhe gegangen, wodurch eine Preiser-
ung der Eisenbahnschienen herbeigeführt worden ist.

Unter den mannigfachen Verbesserungen, welche einzelne Werk-
en bei ihren Maschinen angebracht haben, kann die Anwendung
ählter Radreife für die Trieb- und Laufräder der Locomotive
nnt werden. Die damit gemachten Versuche haben günstige
ltate geliefert. — Auf der Great-Western Eisenbahn, wo diese
hlbandagen theilweise eingeführt sind, hat sich deren Zweck-
igkeit vollkommen bestätigt, indem Räder, welche 70,000 eng-
Meilen bereits gelaufen waren, an sich noch nicht die geringste
r einer Abnutzung hatten, während Räder von der gewöhn-
n Ausführung bei wenigerem Gebrauch so abgenutzt waren,
sie abgedreht werden mußten.

Nimmt man an, daß Räder von Locomotiven bis zur Un-
hbarkeit 50 bis 60,000 englische Meilen durchlaufen können,
end ein Rad mit Stahlbandagen 120,000 Meilen durchlaufen
, ehe es eine neue Verstählung erfordert, so bedarf es keiner
ren Gründe für deren Zweckdienlichkeit; die Vergleichung des
npunktes spricht schon dafür.

Auf einigen Bahnen Englands verwendet man zum Trans-
von Gütern gußeiserne Räder mit schmiedeisernen Reifen, und
t auf solche Weise die noch brauchbaren Radreife von Per-
wagen. Ebenso sind wiederholte Versuche mit Rädern von
und eisernen Reifen gemacht worden, was übrigens nichts
ist, und seit mehreren Jahren auf der Braunschweiger Bahn
ht wurde.

richtungen angebracht, welche das Aussprühen der Funken verhüten, und die bisherigen Gitter auf den Schornsteinen unnöthig machen.

Eben so hat man im verflossenen Jahr auf mehreren englischen Bahnen an den Locomotiven eine Vorrichtung anbringen lassen, mittelst welcher die Hitze beliebig gedämpft werden kann.

Diese sogenannten Kohlen-Dämpfer haben die Form eines Jalousie-Ladens, sind vor die Oeffnung der Röhren in der Feuerbüchse angebracht, und werden durch den Maschinisten mittelst eines Zuges beliebig auf und nieder gelassen. — Wenn die Röhren unbedeckt bleiben, so ist der Zug wie gewöhnlich ungehindert, während derselbe ermäßigt oder verhindert werden kann, wenn die Jalousie-Klappen ganz oder nur halb auf die Röhren niedergelassen werden. Die Erfindung, welche von einem Herrn Dithburn, Constructeur von Dampfkesseln, ausgeht, hat einen wesentlichen Einfluß auf den Verbrauch des Brennmaterials, und außerdem den Vortheil, daß Maschinen, welche als Reserve, oder wegen sonstigen Ursachen lange stehen bleiben müssen, zur Verminderung des starken Zugs eine Deckung des Schornsteins nicht mehr bedürfen, und man den Dampf ausströmen lassen kann, wodurch das Condensiren desselben im Schornstein verhindert, und auch verhütet wird, daß der letztere sobald von Rost angegriffen und abgenutzt wird.

Im Bau der Personen- und Transportwagen hat England nichts Neues gebracht, und ist man bei dem Alten fest stehen geblieben.

Noch immer ist die Mehrzahl der Reisenden durch eine raffinirte, gewinnsüchtige Einrichtung der Bahnverwaltungen so zu sagen gezwungen, sich der ersten Wagenklasse zu bedienen, indem jede andere, ohne große Unbequemlichkeiten, nicht wohl zu benutzen ist, daher auch nur von Leuten geringen Standes gewählt wird.

In Frankreich hat der Bau der Locomotive rasche Fortschritte gemacht, demohngeachtet aber kein großes Vertrauen bei den inländischen Eisenbahngesellschaften erworben, indem die neuesten Bahnanlagen (Paris-Orleans) ihren Bedarf von England bezogen haben. Die Maschinen, welche von Meyer in Mühlhausen gebaut werden, sind in jeder Hinsicht empfehlenswerth, und sollten nicht

n Ausland verdrängt werden. Sind in Frankreich die projektir-
Staatsbahnen zur wirklichen Ausführung gebracht, so ist nicht
zweifeln, daß die Regierung den inländischen Maschinen-Werk-
ten Gelegenheit geben wird, sich vortheilhaft auszuzeichnen.

In Belgien hat der Maschinenbau eine große Ausdehnung er-
ten; die Werkstätten von Seraing, St. Leonard in Lüttich und
nard in Brüssel haben ganz vorzügliche Maschinen, und damit
Beweis geliefert, daß sie alle Verbesserungen und Vervoll-
mnungen sich anzueignen verstanden haben. Sowohl die Belgi-
n Eisenbahnen, deren größter Theil von Locomotiven aus belgi-
n Werkstätten hervorgegangen ist, als auch die Rheinische Bahn
en rühmliches Zeugniß von diesen Locomotiven.

Das Etablissement von Seraing, geleitet und überwacht von
tigen Vorständen, bietet in seinen Leistungen alles auf, die Ab-
seines großen Stifters zu verfolgen, und beweißt durch seine
esten Arbeiten, daß der Geist desselben aus dem Etablissement
t gewichen ist. Die nicht unbedeutenden Bestellungen für Loco-
ive und Eisenbahn-Schienen, welche von Deutschland dieser Ma-
ien-Fabrik in der neuesten Zeit übertragen worden sind, zeugen
dem Vertrauen, welches sie sich erworben hat.

Gleiche Anerkennung verdient das Etablissement St. Leonard
üttich, welches von einem sehr tüchtigen Techniker Herr Regnie
celet geleitet wird. In gleichem Sinne arbeitet die Maschinen-
rik Renard in Brüssel, welche in allen ihren Ausführungen
nliches Streben kund gibt.

Die Locomotiv-Werkstätten in Belgien arbeiten mehr nach ge-
nen Vorschriften, als nach festen eigenen Systemen. In der
n Zeit sind nur schwere Maschinen gemacht worden, welche
vorzüglich für die Güter-Züge eignen.

Die Nützlichkeit der gestählten Radreife für Locomotivräder hat
in Belgien erkannt, ebenso die Zweckmäßigkeit der längeren
l. — Für die Stahlbandagen der Räder ist das Etablissement
eraing patentirt worden.

Die in den belgischen Werkstätten angefertigten Locomotive
ehlen sich nicht allein durch ihre tüchtige Ausführung und durch

Für Maschinen mit 14 Zoll Cylinder und 20 bis 22 Zoll Hub, langem Kessel, verstählten Rädern, einer Zugkraft von 180 Tonnen, und einer Consumtion von 16 ℔ Cokes per Meile nebst einem sechsräderigen großen Tender, werden 42,000 Frcs. bezahlt. Außerdem steht es jedem Besteller frei, sich der von der Regierung niedergesetzten Prüfungs-Commission zu bedienen, deren Wirksamkeit aus nachstehender Beschlußnahme zu ersehen ist.

Ministère des travaux publics.

Chemin de fer.

Essai et reception par les ingénieurs de l'état des machines et autres objets commandés de l'étranger aux constructeurs du pays

LEOPOLD, Roi des Belges,

à tous présens et à venir, salut.

Voulant encourager et faciliter, par les moyens à la disposition du Gouvernement, les commandes de machines, voitures, engins et objets de toute espèce, necessaires à la construction et à l'exploitation des chemins de fer, qui peuvent être faites de l'étranger à des constructeurs belges.

Sur la proposition de Notre Ministre des travaux publics, Nous avons arrêté et arrêtons:

Art. 1. Toute locomotive, voiture ou machine quelconque, qui aura été commandée à une fabrique belge, par un Gouvernement étranger ou par une société étrangére, exploitant des chemins de fer, pourra, sur la demande de ce Gouvernement ou de cette société, être essayée et eprouvée pendant un tems à déterminer, sur les chemins de fer de la Belgique.

Art. 2. La reception pourra en être faite au nom du Gouvernement ou de la société qui aura fait la commande, par la commission d'ingénieurs chargée de la réception des objets commandés pour les chemins de fer de l'Etat.

Il en sera de même des rails et objets nécessaires à la con-
;tion des chemins de fer.

Notre Ministre des travaux publics est chargé de l'éxécution
résent arrêté qui sera inséré au Bulletin officiel.

Donné à Bruxelles, le 4. Juin 1842.

Leopold.

Par le Roi
le Ministre des travaux publics,
L. Desmaisières.

Was die in Belgien für den Dienst der Eisenbahnen ausge-
en Personen- und Transportwagen anbelangt, so sind dabei keine
rkenswerthe Aenderungen oder Constructionen vorgekommen.
Wagen von 30 Personen haben denen von 40 Plätzen weichen
en, und die sogenannten char à bancs haben an den Seiten
: bessern Schutz erhalten.

Wir gehen nunmehr noch zu den deutschen Maschinen-Fabriken
, wo der Bau von Locomotiven im raschen Zunehmen ist. Die
notive, welche aus den Werkstätten von Borsig in Berlin,
ı-Glognitz, Keßler in Carlsruhe, Buchau bei Magdeburg und
eren andern Etablissements geliefert worden sind, leisten Tüch-
, und entsprechen den gehegten Erwartungen.

Die Maschinen von Keßler in Karlsruhe, welche nach dem
:m von Sharp-Roberts ausgeführt werden, bewähren sich in
Beziehungen als vorzüglich. Gleicher günstiger Beurtheilung
ıen sich die in Oesterreich und Preußen angefertigten Loco-
ven, daher nicht zu zweifeln ist, daß wenn die großen Eisen-
:inien in Deutschland zur Ausführung kommen, alsdann diese
issements eine große Bedeutendheit, und ihre Arbeiten den
chsten Grad von Tüchtigkeit erhalten werden.

Die deutschen Werkstätten bauen ihre Locomotive nach keinem
ımten System; sie liefern nach Bestellung sowohl Maschinen
nnen, als mit aussenliegenden Cylindern.

Gleiche günstige Resultate ergeben die Werkstätten, welche sich blos mit Anfertigung von Rädern und andern zum Betriebe der Eisenbahnen erforderlichen Requisiten beschäftigen, und es gehört unter die Seltenheiten, daß diese Erfordernisse noch aus dem Ausland bezogen werden.

Die Fabrikation der Eisenbahnschienen ist in Deutschland im Zunehmen, und läßt hoffen, daß auch hierin das Ausland bald entbehrt werden kann. — Haben in der letzten Zeit die deutschen und belgischen Hüttenwerke mit den englischen Schienen-Fabriken wegen des beispiellos niedrigen Preises (5 Lst. per Tonne) nicht concurriren können, so wird aber die Zeit gewiß nicht ausbleiben, welche die Anstrengungen lohnen wird, die von einzelnen deutschen Hüttenwerken dieserhalb gemacht worden sind.

Im Bau der Personen- und Transportwagen ist Deutschland dem Ausland vorangeeilt, indem keine der ausländischen Eisenbahnen sich der zweckmäßigen und eleganten Personenwagen rühmen kann, welche die deutschen Eisenbahnen und namentlich die neuesten Linien für den Transport und die Annehmlichkeit der Reisenden eingeführt haben.

Die Personenwagen mit 6 Rädern und Bogenfedern, für 40 bis 60 Personen, sind in jeder Hinsicht empfehlenswerth, und für den Winterdienst um so praktischer, als sie für mehrere Fahrklassen eingerichtet und benutzt werden können.

Ein großes Verdienst um den Bau der Eisenbahnwagen hat sich die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft durch die Gründung einer Wagenbau-Anstalt erworben, indem sie nicht allein alle darauf bezüglichen Mittheilungen und Zeichnungen auf das gemeinnützigste veröffentlicht, sondern auch Gelegenheit an Handen gibt, aus ihren Werkstätten Wagen aller Classen nach beifolgender Preisliste zu beziehen.

Preise von Eisenbahnwagen

ch englischem, belgischem, amerikanischem oder dem neuen Bogenfedern-System.

Personenwagen.		Anzahl der Coupés.	Anzahl der Sitze nach Classen. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Anzahl der Sitze in einem Wagen.	Preis eines Wagens complet ohne Räder und Achsen.	Preis eines Wagens ganz complet mit den erprobtesten Rädern und Achsen.
							Rthlr.	Rthlr.
I. Classe	zu 4 Rädern	3	18	—	—	18	1400-1800	1680-2080
	zu 6 Rädern	4	24-32	—	—	32	1800-2100	2200-2500
	zu 6 Rädern	6	36-48	—	—	48	2800-3000	3200-3400
	zu 8 Rädern	3-7	36-70	—	—	70	2800-3500	3360-4060
II. Classe	zu 4 Rädern	3	—	24-30	—	30	1100-1300	1380-1580
	zu 6 Rädern	4	—	32-40	—	40	1400-1700	1800-2100
	zu 6 Rädern	6	—	48-60	—	60	2200-2400	2600-2800
	zu 8 Rädern	6-7	—	48-70	—	70	2500-2800	3060-3360
III. Classe	zu 4 Rädern	1-3	—	—	24 - 36	36	700-1000	980-1280
	zu 6 Rädern	4	—	—	40	40	1000-1400	1400-1800
	zu 6 Rädern	6	—	—	60	60	1200-1800	1600-2200
	zu 8 Rädern	1-8	—	—	80-120	120	1400-2000	1960-2560
irte Wagen	zu 4 Rädern	3	6-8	16-20	—	28	1200-1500	1480-1780
	zu 6 Rädern	4	12-16	16-20	—	36	1800-2000	2200-2400
	zu 6 Rädern	6	8	40-48	—	56	2300-2500	2700-2900
	zu 6 Rädern	6	8	50	—	58	2000-2300	2400-2700
	zu 8 Rädern	5-7	8	20	60	88	2400-3000	3000-3600

. Frachtwagen		
zu 4 Rädern unbedeckt mit beweglichen Wänden zu 80-90 Ctr. Ladung	230-250	420-530
zu 4 Rädern bedeckt mit beweglichem Dach zu 80-90 Ctr. Ladung	280-300	470-580
zu 4 Rädern bedeckter Fourgon mit Rollthüren zu 80-90 Ctr. Ladung	450-620	640-900
zu 6 Rädern unbedeckt zu 150 Ctr. Ladung	280-300	610-750
zu 6 Rädern bedeckter Fourgon mit Rollthüren zu 150 Ctr. Ladung	480-1300	770-1700
zu 8 Rädern desgleichen zu 250 Ctr. Ladung	1250-1800	1930-2300
zu 4 Rädern Equipagewagen zu einer Equipage oder zu 80 Ctr. Ladung	250-400	530-680
zu 8 Rädern zum Transp. von Frachtwagen oder 3-4 Equipagen zu 250 Ctr. Ladung	1100-1500	1500-2060
zu 4 Rädern Pferdewagen	450-600	640-880
zu 8 Rädern Viehwagen mit 350-400 [] Fuß Raum	1100-1500	1480-2060

ir gehen nunmehr zur näheren Bezeichnung des Standes und chältnisse der Eisenbahnen am Schluß des Jahres 1843 über.

Englische Eisenbahnen.

Die Eisenbahnen, welche Grosbritannien bereits in vielen Richtungen durchkreuzen, vermehren und erweitern sich noch fortwährend und geben in ihren mannichfachen Ausführungen den Beweis, mit welchem lobenswerthen Streben man bemühet ist, die auf praktische Erfahrungen gegründeten Verbesserungen dabei in Anwendung zu bringen.

Im verflossenen Jahr erhielten die englischen Eisenbahnen eine Ausdehnung von mehr denn 40 deutschen Meilen.

Die neuesten Berichte, welche in Betreff der Eisenbahnen dem Unterhaus erstattet worden sind, ergeben, daß für 119 Eisenbahnen die bedeutende Summe von 79,026,317 Lst. (948,309,804 fl.) ausgegeben worden ist. Hiervon sind 57,387,735 Lst. ursprünglich verwerthetes Actien-Capital, und 21,638,582 Lst. auf Darlehen oder Pfandverschreibung vorgeschossen.

Da bei dem Parlament mehrere Anträge für neue Bahn-Anlagen vorliegen, so ist es wahrscheinlich, daß in etlichen Jahren das angelegte Capital für Eisenbahnen mehr denn 100 Millionen Lst. (12,00 ,000,000 fl.) betragen wird.

In England hat man in der letzten Zeit die Eisenbahnen classificirt, und in solche Rangclassen gestellt, welche hohe, mäßige, geringe und gar keine Zinsen abwerfen.

Obschon mehr denn 130 Eisenbahnen in Grosbritannien genehmigt und ausgeführt worden sind, so sind deren Details und sonstige Verhältnisse nicht sehr bekannt, indem mehrere Eisenbahn-Administrationen die Betriebsergebnisse nicht veröffentlichen, und andere Schienenwege blos zum Betrieb von Fabrik-Anlagen, Kohlenwerken, Stein-Transport ꝛc. dienen.

Die vor kurzer Zeit in England erschienene Broschüre — Railway-Reform — wovon wir eine Uebersetzung in dem Archiv für Eisenbahnen gegeben haben, gibt ausführliche Uebersichten und Nachweisungen über das englische Eisenbahnwesen und sucht zu beweisen,

hände des Staats übergehen zu lassen.

Mehrere Blätter unterstützen die Ansichten des bis jetzt unbe-
ten Verfassers der Railway-Reform. Nach dem Athenäum
13. Januar d. J. ist bereits in London ein provisorisches
ité zusammengetreten, um eine Eisenbahn-Reform zu begrün-
deren Zweck sein soll, die Regierung zu bewegen, alles Eisen-
eigenthum für den Staat zum Marktpreis anzukaufen, und mit
Consols zu bezahlen.

Es sollen dann alle Fahrpreise gleichgestellt, und sämmtlich
ein Sechstheil des jetzigen Durchschnittpreises vermindert wer-
wobei sich doch noch ein Gewinn ergeben soll. — Jeder
enzug zwischen London und Birmingham führt jetzt im Durch-
t 80 Personen, während das Zehnfache mit wenig vermehrten
n geleistet werden könnte.

Dieser Plan würde ausserdem dem Handel großen Vorschub
, dem Publikum fünf Millionen an directen Steuern sparen, die
erung in den Stand setzen Herrn Rowland Hill's Plan zu einer
eform auszuführen, und vor allem den Armen einen unberechen-
Vortheil gewähren, da sie durch die prohibitorischen Fahrpreise
von dem Vortheil des Eisenbahnwesens ausgeschlossen sind.

Im Jahr 1843 war der Personenverkehr auf mehreren Bahnen
r, als im vorhergegangenen Jahr. Der Transport von Gü-
und sonstigen Frachtstücken ergab nicht allein eine Vermehrung,
rn lenkte die Aufmerksamkeit auch noch auf neue Vortheile hin,
e bei richtiger Benutzung der Schienenwege sich ergeben. —
den Einfluß der Eisenbahnen auf den ausländischen Handel
das Mining-Journal in seiner letzten Nummer nachstehende
rkung: „Die ausserordentlichen Erfolge der größeren Schnel-
t des Transports, welcher durch die Ausführungen von Eisen-
n gesichert ist, verkürzen nicht allein die Entfernungen, sondern
auch wesentlichen Einfluß auf die Handelsverbindungen nach
Continent, wie sich bereits auch aus eingetretenen Verän-
gen ergeben hat, welche in dem Transportwesen eines Stapel-
ls der mittleren Grafschaften (Salz) gemacht worden sind.

sächlich von Liverpool ausgeführt, wo auch Schiffe vom Continent es als Ballast einluden. Bei der jetzt in voller Entwicklung begriffenen Anlage von Eisenbahnen durch die mittleren und nördlichen Grafschaften, werden Einrichtungen getroffen, das Salz per Kanal nach Manchester und von da mit der Manchester-Leeds, Leeds-Selby und Selby-Hull Eisenbahn zu versenden, von welchem letzteren Platz es alsdann verschifft wird.

Auf diese Weise wird nicht nur die Zeit nach der Ostsee um beinah die Hälfte verkürzt, sondern aller Wahrscheinlichkeit nach werden die Schiffe, die jetzt um Ballast einzuladen kommen, wegen der Dauer der Reise durch den Kanal in Zukunft Ladungen von Korn bringen, und so einen Austausch von zwei wichtigen und nothwendigen Produkten herbeiführen.

Ein bedeutendes Handlungshaus in Liverpool hat bereits ein Etablissement in Hull gegründet, und zu diesem Zweck 300 Waggons bauen lassen. Ob nicht auch die Schiefer aus Wallis und andere Handels-Artikel einen Weg zur Verschiffung aus den östlichen Häfen finden werden, muß die Zeit lehren.

Wie bereits schon angedeutet worden ist, so ist es nicht wohl möglich ganz genaue Nachweisungen der Betriebs-Verhältnisse aller in England ausgeführten Eisenbahn-Anlagen zu geben, daher selbst die besten Eisenbahn-Journale nur einen Theil davon berühren und deren Einnahmen und Ausgaben veröffentlichen können.

Selbst die Railway-Reform, welche das englische Eisenbahnwesen ausführlich beleuchtet und classifizirt, gibt nur über einen Theil der ausgeführten Bahnen ausführliche Details.

Unter diesen Umständen sind die Mittheilungen am gründlichsten, welche durch die statistische Gesellschaft in London in Betreff der Eisenbahnen zur Veröffentlichung kommen. Die Berichte für das Rechnungsjahr vom 1. Juli 1842 bis 1. Juli 1843 ergeben, daß in diesem Zeitraum auf 66 Eisenbahnen nahe an 28 Millionen Menschen befördert und mit Einschluß der Taxe für Bagage und Gütertransport mehr denn 4,700,000 Lst. vereinnahmt worden sind.

land und Wales, 10 in Schottland und 2 in Irland, weisen
stehende Personenbeförderung nach:

4,223,240	Passagiere	I. Classe.
10,968,061	"	II. "
6,429,225	"	III. "

von kommen auf England und Wales

3,882,171	Personen auf die	I. Classe
8,951,070	" " "	II. "
4,060,321	" " "	III. "

Schottland

245,757	Personen auf die	I. Classe
877,055	" " "	II. "
1,529,717	" " "	III. "

auf Irland

95,320	Personen auf die	I. Classe
1,139,936	" " "	II. "
839,186	" " "	III. "

Die Einnahme zusammen betrug 3,063,032 Lst. Die durch-
ttliche Ausgabe jeden Passagiers betrug in England und Wales

für die I. Classe	82 Den.
" " II. "	31³/₄ "
" " III. "	19¹/₂ "

Schottland

für die I. Classe	40¹/₂ Den.
" " II. "	16¹/₂ "
" " III. "	9¹/₂ "

rland

für die I. Classe	10¹/₂ "
" " II. "	7 "
" " III. "	5¹/₂ "

Der große Unterschied, welcher zwischen den durchschnittlichen
geldern besteht, ist durch die größere Länge der englischen
n gegen jene Schottlands und Irlands, und durch die größere
e der schottischen Linien gegen jene Irlands verursacht.

In der kurzen Periode von 1838 auf 1841 hat sich das Eisen-
reisen durch das ganze Königreich vervierfacht. Die Einnahmen
36 Eisenbahnen pro 1843 für den Transport von Equipagen,

Irland auf 6,802 Lst. Die durchschnittlichen Baukosten per Meile der verschiedenen Eisenbahnen in England betrugen 31,522 Lst., in Schottland 22,165, und in Irland 22,187 Lst.

Die Eisenbahnen in Grosbritannien erhielten im Jahr 1843 eine Ausdehnung von mehr als 100 englischen Meilen. Die Eröffnung der verschiedenen Bahnstrecken fand folgendermaßen statt: Am 27. März von Ayr nach Kilmarnock (Zweigbahn der schottischen Bahn von Glasgow nach Ayr), am 29. März von Brentwood bis Colchester (Eastern-Counties Bahn) am 1. Mai von Taunton bis Beambridge (Bristol-Exeter Bahn), am 10. Mai von Wigton bis Carlisle (Maryport-Carlisle Bahn), am 22. Juni von Chorley bis Euxton (womit die Bolton-Preston Bahn vollendet ist), am 28. Juni von Ashford nach Folkstone (South-Eastern Bahn, von London nach Dover, welche nunmehr bis auf eine sehr kurze Strecke vollendet ist), am 31. October eine Zweigbahn der Northern und Eastern Bahn, (von London nach Bishop-Stratford, von wo sie bis Cambridge verlängert werden soll) nach Hertford und Ware, zusammen etwa 20 Meilen.

Im Jahr 1844 werden mehrere neue Linien eröffnet und mit andern in Verbindung gesetzt werden.

Im Mai wird die Verbindung der Linie von Liverpool nach Derby stattfinden, und dem Vernehmen nach bald darauf die Eisenbahn von West-London in vollen Betrieb gesetzt werden, was von großem Vortheil für die Linien von Birmingham und Great-Western sein wird, da deren Reisende dadurch einen Ausladeplatz erhalten.

Durch die bevorstehende Eröffnung der Zweigbahn von Bricklayers arms werden den Eisenbahnen von Croydon und Dover, von Norwich nach Yarmouth und endlich von Bristol nach Exeter gleiche Vortheile zufließen, und eine Strecke von mehr denn 2000 Meilen Eisenbahnen vervollständigt, welche sich über die östlichen Theile Englands ausbreiten.

Die Eisenbahnen in Grosbritannien (mit Ausnahme der Schienenwege für Bergwerke, Steinbrüche 2c. vom Jahr 1801 bis 1829)

chen und beleuchtet worden. Da die bisherigen Nachweisungen unvollständige Details ergeben, so lassen wir zur Vervollstänng unserer Mittheilungen die berührte Beschreibung der Eisenen in Grosbritannien und Irland am Schluße derselben folgen.

In dem Betrieb der englischen Eisenbahnen herrschen große eichungen hinsichtlich der Fahrpreise für Reisende und der Tarife den Transport der Güter und sonstigen Frachtstücke. Auf reren der Hauptbahnen sind sie zu hoch angesetzt, und die Wagen niederen Classe in einer solchen Beschaffenheit, daß nur Leute den unteren Ständen sich solcher bedienen können.

Wie die späteren Tabellen ergeben werden, so rentiren die ischen Bahnen sich sehr verschieden. — Gleiche Abweichungen eisen sich, wenn man die Details des Betriebs einzelner Bahbeleuchtet, wo sich mitunter Einnahmen und Ausgabeposten ben, wofür man anderwärts gar keinen Maasstab hat. — Die chte über den Geschäftsverkehr von 1843, welche den betrefn General-Versammlungen der Actionäre in den letzten Mon erstattet worden sind, geben ausführliche Mittheilungen über Geschäftsgang und die daraus gewonnenen Resultate.

Auf der London-Birmingham Eisenbahn wurden im Jahr 1843 727 Personen befördert. Die Einnahme betrug 826,520 Lst. 9,810,624) und wurden Lst. 341967. 6. 1 verausgabt.

Zurückgelegt wurden: 50,378,743 Meilen.

Die Details dieses großartigen Verkehrs ergeben sich aus nachnden Angaben:

Einnahmen.

ersonentransport	Lst.	541,513
innahme von der Post	„	14,511
ferde-, Wagen- und Hundetransport . . .	„	33,079
ür Gepäck	„	48,837
ütertransport	„	158,756
iehtransport	„	20,856
ahmen aus dem Betrieb	Lst.	817,552
u diverse Einnahmen, als Pacht, Zinsen ꝛc. . .	„	8,968
Summa aller Einnahmen . .	Lst.	826,520

1) Bahnunterhaltung	Lst.	44,500
2) Locomotivkraft	„	53,101
3) Locomotivreparaturen	„	12,522
4) Unterhalt der stehenden Maschine . . .	„	1,491
5) Beaufsichtigungskosten	„	11,578
6) Personentransportkosten	„	30,906
7) Wagenreparaturen	„	11,480
8) Vergütungen und Entschädigungen . . .	„	546
9) Kosten für den Transport der Güter .	„	3,987
10) Reparaturen der dazu erforderlichen Wagen	„	3,238
11) Directionskosten	„	916
12) Allgemeine Ausgaben	„	11,799
Betriebsausgaben . . .	Lst.	186,064
Hierzu die Zinsen 2c. .	„	155,903
Summa aller Ausgaben .	Lst.	341,967.

Da die Details dieser Ausgaben von mannichfachem Interesse sind, so lassen wir solche nachstehend folgen, und werden in denselben Details die Ergebnisse der Great-Western Bahn vom Jahr 1843 angeben.

Ausgaben vom Jahr 1843.

a) Unterhaltung der Bahn und Gebäude.

Contractlicher Unterhalt der Bahn	Lst.	39,450.		
Unterhaltung der Brücken, Tunnels 2c.	„	926.	14.	5.
Gehalt der Ingenieurs, Aufseher, Wächter 2c.	„	2,051.	17.	4.
Unterhalt der Aylesbury Bahn .	„	600.	2.	7.
idem der Stationen u. Gebäude	„	1,472.	8.	6.
		44,501.	2.	10.

Uebertrag Lst. 44,501. 2. 10.

b) Locomotive Kraft.

halte der Locomotivführer und Heizer	Lst. 9,673. 17. 11.	
e	„ 25,541. 18. 5.	
l, Feuerungsgeräth ꝛc. und Wasser	„ 4,099. 8. 4.	
beiter und Putzer	„ 4,194. 16. 7.	
paratur der Maschinen und Tenders	„ 12,522. 2. 2.	
hlen und Holz, Kosten der stehenden Maschine zu Wolperton, Reparatur der Gebäude, Gas und zufällige Kosten	„ 3,172. 7. 5.	
eraufseher, Schreiber und Vorarbeiter, Büreaukosten	„ 4,634. 13. 3.	
ten der Locomotivkraft für die Aylesbury'er Strecke	„ 1,783. 17. —	
ten der stehenden Maschine und er Maschinerien für den Betrieb der Bahn zwischen Euston und Camdon Station	„ 1,491. 15. 4.	
		67,114. 16. 5.

c) Polizei-Kosten.

halte und kleine Kosten	Lst. 9,810. 5. 5.	
dung	„ 887. 2. —	
tification	„ 359. — —	
Lampen, Fahnen ꝛc.	„ 521. 11. 7.	
		11,577. 19. —

Personen Transportkosten.

alte für Einnehmer ꝛc.	Lst. 6,291. 4. 11.	
für Wärter, Conducteure, Portiers	„ 14,780. 12. 7.	
	Uebertrag	Lst. 123,193. 18. 3.

… derselben	Lst. 1,172. 14. 3.	
Gasbeleuchtung der Stationen .	„ 2,380. 4. 7.	
Oel, Schmiere, Wasser, Reparaturen	„ 3,688. 19. 2.	
Schreibmaterialien und Billets .	„ 1,983. 4. 7.	
Pferde zum Fortschaffen der Wagen nach Wolverton	„ 241. 4. 11.	
Verlust an leichtem Gold . . .	„ 368. 10. 10.	
		30,906. 15. 10.
e) Unterhaltung der Wagen		11,480. 2. 11.
f) Güter-Transportkosten		7,225. 14. 9.
g) Vergütung für Beschädigungen und Verluste .		546. 7. 4.
h) Verwaltungskosten		10,920. 13. 9.
i) Reisekosten	Lst. 721. 16. 6.	
Stempel der Dividende und Zins-Coupons	„ 382. 9. 3.	
Beiträge für Schulen, Hospitäler, Versicherung 2c. . . .	„ 691. — 1.	
		1,795. 5. 10.
k) Kirchspiel-Steuern und Taxen	Lst. 18,351. 17. 8.	
l) Passagierabgabe an den Staat à 5% der Einnahmen . . .	„ 27,074. — 3.	
		45,425. 17. 11.
m) Für Werthverminderung der Locomotiven und Wagen		27,833. — —
n) Werthverminderung anderer Gegenstände . .		2,000. — —
		Lst. 261,327. 16. 7.
Zinsen von Anlehen		78,139. 9. 6.
Rente der Aylesbury Bahn		2,500. — —
Gesammt-Ausgaben		Lst. 341,967. 6. 1.

Die Dividende für das Jahr 1843 betrug 10 Prozent.

Im Jahr 1843 wurden auf der Great-Western Eisenbahn ...29,150 Personen befördert. Die Gesammt-Einnahme betrug ...t. 708,645. 9. 8. Verausgabt wurden im Jahr 1843 Lst. ...4,549. 15. 1.; zurückgelegt wurden 53,942,724 Meilen.

Die Einnahmen und Ausgaben ergeben sich aus nachstehenden ...bersichten:

Einnahmen:

a) Für Passagiere und Post . . .	Lst.	551,684.	15.	11.
b) „ Güter	„	125,815.	11.	8.
c) „ Gepäck	„	29,749.	—	5.
d) „ Waarenhaus Erträgnisse .	„	72.	14.	9.
	Lst.	707,322.	2.	9.
e) Renten ꝛc.	„	946.	6.	11.
f) Registration fees	„	377.	—	—
Gesammt-Einnahme	Lst.	708,645.	9.	8.

Ausgaben.

a) Unterhalt der Bahn und Gebäude				Lst.	48,551.	10.	10.
b) Locomotiv-Departement als:							
...halte der Locomotivführer und ...eizer	Lst. 9,848.	13.	4.				
..., Talg, Wasser u. Feuerholz .	„ 5,213.	8.	9.				
...eiter und Putzer . : . . .	„ 5,301.	5.	4.				
...eraufseher, Vorarbeiter, Schrei-...er und Büreaukosten	„ 3,634.	9.	10.				
...aratur der Maschinen sammt ...enders incl. Lohn, Material ꝛe.	„ 13,079.	7.	8.				
...es	„ 29,079.	8.	6.				
...en und Taxen, Licht u. Gas	„ 640.	—	—				
					66,796.	13.	5.
				Uebertrag Lst.	115,348.	4.	3.

c) Transportkosten als:

Gehalt der Conducteure u. Wächter	Lst. 5,149. 10. 6.	
Aufsicht und Inspektoren . . .	„ 14,495. 2. 5.	
Diener und Portiers	„ 15,614. 3. 4.	
Kleidung	„ 3,552. 7. 2.	
Reparatur der Wagen	„ 10,514. 17. 1.	
Stores consumed	„ 4,338. — —	
Carrying expenses	„ 520. 9. —	
Pferdekosten, einschlieslich der Ausgaben für den Betrieb der Weston-Super-Mare Zweigbahn . .	„ 580. 19. 6.	
Beleuchtung und Gas auf den Stationen	„ 3,240. 19. 9.	
		58,454. 13. 3.

d) Allgemeine Ausgaben als:

Gehalte der Oberaufseher und Schreiber	Lst. 17,365. 19. 4.	
Benachrichtigungen	„ 411. 13. —	
Stationskosten und Billetsbücher	„ 3,434. 10. —	
Stations-Ausgaben	„ 14. 12. 6.	
Sundry office Ausgaben . . .	„ 221. 12. 5.	
Büreau Requisiten	„ 147. 19. 4.	
Porto	„ 126. 11. 2.	
Law charges	„ 1,468. 2. 9.	
Reisekosten	„ 198. 12. 5.	
Wasser auf den Stationen . .	„ 322. 17. 6.	
Verlust an leichtem Gold . . .	„ 881. 7. 3.	
Verlust auf Wagen zwischen Cirencester, Cheltenham u. Gloucester	„ 309. 6. 4.	
		24,903. 4. —
	Uebertrag Lst.	198,706. 1. 6.

e) Reparaturen und Veränderungen auf Stationen ꝛc. und Feuerversicherung	Lst.	1,351. 9. —
f) Unterstützungen	„	893. 14. 11.
g) Abgabe an das Gouvernement auf die Passagier=Einnahme	„	25,253. 11. —
h) Raten und Taxen	„	21,590. 12. 8.
i) General=Büreau: Direction, Gehalte und sämmtliche Büreaukosten . . .	„	6,754. 6. —
	Lst.	254,549. 15. 1.
...euerung und Werthverminderung der Anlage	„	20,000. — —
Gesammtausgaben	Lst.	274,549. 15. 1.

Nach Abzug der Ausgaben von den Einnahmen bleiben . 454,095. 14. 7.

Nach Berichtigung aller Zinsen der späteren Anlehen und son=...n Lasten, so wie einer Jahres=Dividende von 6% an die ...onäre, verbleiben noch Lst. 14,142 — welche auf neue Rechnung ...tragen wurden.

Liverpool=Manchester Eisenbahn.

Einnahme vom ganzen Jahr 1843.

a) Personentransport	Lst.	130,159. 13. 6.
b) Güter	„	93,657. 14. 11.
c) Kohlen	„	6,174. 6. 2.
Gesammt=Einnahme	Lst.	229,991. 14. 7.
Gesammt=Ausgaben	„	109,540. 8. 8.
reiner Ueberschuß	Lst.	120,451. 5. 11.
...Zinsen von 1843 und Erübrigung von 1842	„	3,387. 8. 5.
Disponible Summe	Lst.	123,838. 14. 4.
...on den Aktionären eine Dividende von 10% mit	„	120,900. — —
...lt und die verbleibenden	Lst.	2,938. 14. 4.

...neue Rechnung übertragen wurden.

Einnahme vom ganzen Jahr 1843

für 221,022 Personen, incl. Gepäck, Gütern ꝛc. Lst. 25,634. 12. 11.

Ausgaben:

a) Betriebskosten	Lst. 12,210. 19.		
b) Zinsen	„ 6,403. 14.		
	Gesammt-Ausgaben	Lst.	18,614. 13. —
	Ueberschuß	Lst.	7,019. 19. 10.
Dividende à 15 Schill. 9. per Aktie von 50 Lst. oder circa 6%		„	6,750. — —
	Saldo Vortrag auf neue Rechnung	Lst.	269. 19. 11.

Grand Junction Eisenbahn. Abrechnung vom Jahr 1843.

Einnahme.

a) Personentransport	Lst.	288,838. 2. 2.
b) Gütertransport	„	83,417. 3. 9.
c) Diverse	„	25,782. 5. 6.
Total	Lst.	398,037. 11. 5.

Ausgaben.

a) Personentransportkosten	Lst. 41,964. 1. —		
b) Gütertransportkosten	„ 20,404. 11. 1.		
c) Locomotivkraft	„ 39,578. — 1.		
d) Unterhalt der Bahn	„ 24,766. 7. 3.		
e) Diverse, incl. Zinsen	„ 22,253. 17. 1.		
f) Abgabe an die Liverpool-Manchester Bahn	„ 17,121. 1. 11.		
	Total-Ausgaben	Lst.	166,087. 18. 5.
	Ueberschuß	Lst.	231,949. 13. —

Den Aktionären wurde eine Dividende von 10% gezahlt, Lst. 5000 auf Reserve-Conto gebracht und die verbleibenden Lst. 12,628. 11. per Saldo auf neue Rechnung übertragen.

Der Reservefond dieser Gesellschaft beläuft sich auf Lst. 20,308. 14. 7.

London-Brighton Eisenbahn.

Abrechnung vom Jahr 1843.

Gesammt-Einnahme betrug	Lst.	201,652.	19.	4.
Total-Ausgaben	„	167,290.	19.	9.
Ueberschuß	Lst.	34,361.	19.	7.

Den Aktionären wurde eine Jahres-Dividende von 2% bezahlt die verbleibenden Lit. 2,510. 18. 11. pro Saldo vorgetragen.

Die Frequenz betrug 586,109½ Personen.

York und North-Midland Eisenbahn.

Abrechnung vom Jahr 1843.

Einnahme.

374,543 Personen, 169,185 Tonnen Güter 2c. Lst. 90,122. 3. 11.

Ausgaben.

für den Bahnbetrieb	Lst.	31,292.	14.	7.				
Steuern, Zinsen und neue haffung von Locomotiven	„	13,279.	7.	5.				
				Total-Ausgaben	„	44,572.	2.	—
				Rein-Ertrag .	Lst.	45,550.	1.	11.

Dividende 10%. Uebertrag auf neue Rechnung Lst. 2,111. 17. 8.

London-Greenwich Eisenbahn.

Abrechnung vom Jahr 1843.

ahme für 1,551,047 Personen 2c. . . .					Lst.	53,197.	9.	9.
aben	Lst.	27,414.	12.	4.				
n für Anlehen und ioritäts-Aktien . .	„	23,388.	17.	5.	„	50,803.	9.	9.
				Ueberschuß	Lst.	2,394.	0.	0.

n Lst. 2000 auf Gewinn und Verlust-Conto und der Rest eue Rechnung übertragen wurde.

Eine Dividende wurde nicht gegeben.

Total=Einnahme vom Jahr 1843 Lst. 78,746. 13.

Ausgaben.

a) Für den Bahnbetrieb	Lst. 22,654. 5. 6.	
b) Abgaben an den Staat	„ 1,990. 18. 4.	
c) Zinsen von Anlehen .	„ 28,373. 11. 6.	
Total=Ausgaben		„ 53,018. 15 4.
Ueberschuß		Lst. 25,727. 7. 8.
Dividende à Lst. 2. 17. 6. per Aktie von Lst. 100		„ 19,233. 5. —
der Rest von		Lst. 6,494. 2. 8.

wurde dem Reservefond gutgeschrieben.

Eastern=Counties Eisenbahn.

Einnahme vom Jahr 1843	Lst. 114,696. 19. 7.
Ausgaben sammt Zinsen von Anlehen . . .	„ 68,101. 16. 6.
Ueberschuß	Lst. 46,595. 3. 1.

Dividende Lst. 1. 12 per Aktie von Lst. 100.

Midland=Counties Eisenbahn.

Einnahmen vom Jahr 1843	Lst. 134,753. 18. 3.
Ausgaben einschließlich Lst. 26,370. 19. 8. für Zinsen von Anlehen	„ 85,096. 13. 2.
Ueberschuß	Lst. 49,657. 5. 1.

Dividende von Lst. 4. 8. per Aktie von Lst. 100.

Die erübrigten Lst. 3,653. 2. 9. wurden auf Reserve=Conto gebracht.

Birmingham und Gloucester Eisenbahn.

Einnahme vom Jahr 1843.		Lst. 93,968. 19. 6.
Betriebs=Ausgaben . .	Lst. 50,968. 19. 9.	
Zinsen rc.	„ 25,022. 12. —	
Total=Ausgaben		Lst. 75,991. 11. 9.
Disponibler Ueberschuß		Lst. 17,977. 7. 9.

Dividende à Lst. 2. 2. per Aktie; die noch verbleibenden Lst. 111. 16. 10. wurden auf neue Rechnung vorgetragen.

Pontop und South-Shields Eisenbahn.

[Ein]nahme vom Jahr 1843	Lst.	63,964. 1. 9.
[Aus]gaben	„	43,706. 7. 6.
Ueberschuß	Lst.	20,257. 14. 3.

Nach Bezahlung der Zinsen von Anlehen wurde eine Dividende [von] 3 Lst. per Aktie oder 10% gegeben.

London-Blackwall Eisenbahn.

Einnahme vom Jahr 1843.

[Von] 2460550 Personen ꝛc.	Lst.	44,847. 13. 8.
Uebertrag vom Jahr 1842	„	5,428. 3. 7.
Total	Lst.	50,275. 17. 3.

Ausgaben.

[F]ür den Bahnbetrieb	Lst.	28,975. 12. 11.
[Z]insen von Anlehen	„	12,732. 10. 6.
[A]bgaben an den Staat	„	2,037. 7. 11.
Total-Ausgaben	„	43,745. 11. 4.
		6,530. 5. 11.

[...]n eine Dividende von 2 Sch. 6. Den. per Aktie von Lst. 16⅔ [...] 1% gezahlt wurde.

Während der Versammlung verkündigte der Präsident, daß die [Direk]toren in Erwägung gezogen hätten, ob es nicht zweckmäßig [sey], das atmosphärische System einzuführen. Die Direktoren [werd]en sich nochmals mit einer sorgfältigen Prüfung des Gegen[stande]s beschäftigen und, wenn sie die beabsichtigte Veränderung in [der B]ewegungskraft für wünschenswerth erkennen, unverzüglich eine [beson]dere Versammlung einberufen.

[B]emerkung. Es ist bekannt, daß auf der Blackwaller Bahn zum Be[hufe] der geneigten Ebenen und ihrer beträchtlichen Penten, das Seilsystem [angew]endet wird.

Manchester-Bolton und Bury Eisenbahn.

[Einna]hme von 1843	Lst.	38,854. — 1.
[Ausg]abe	„	14,044. 17. 3.
Ueberschuß	Lst.	24,809. 2. 10.
[Hiezu] Ueberschuß von der Canalunternehmung	„	7,402. 13. 7.
Total-Ueberschuß	Lst.	32,211. 16. 5.

3*

theilung übrig . . . . Lst. 23,455 3. 4.

Hiervon wurde eine Dividende von Lst. 3. 7. 6. per Aktie von Lst. 100 gegeben und der Rest mit Lst. 1006. 14. 8. dem Reservefond creditirt.

Sheffield und Rotherham Eisenbahn.

Einnahme vom Jahr 1843.

Für 390,114 Personen, Güter ꝛc.	Lst.	17,100. 11. —
Ausgaben	„	9,824. 13. 9.
Ueberschuß	Lst.	7,275. 17. 3.

Hiervon Dividende à 9% per Aktie.

Saldo Vortrag auf neue Rechnung Lst. 894. 6. 7.

Northern und Eastern Eisenbahn.

Einnahme vom Jahr 1843.

a) Aus dem Bahnbetrieb	Lst.	79,314. 16. 1.
b) Sonstige Einnahmen	„	4,245. 16. 5.
Total-Einnahme	Lst.	83,560. 12. 6.
Total-Ausgabe .	„	67,696. 18. 2.
Von den übrigbleibenden	Lst.	15,863. 14. 4.

wurde eine Dividende von 5% per Aktie bezahlt.

North-Union Eisenbahn.

Einnahme vom Jahr 1843	Lst.	53,499. 7. —
Ausgaben	„	22,115. 14. 3.
Ueberschuß	Lst.	31,383. 12. 9.
Hiervon Dividende à Lst. 4. 15. auf 6339 Aktien à 75	Lst.	30,110. 5. —
bleiben	Lst.	1,273. 7. 9.

welche auf neue Rechnung übertragen wurden.

North-Midland Eisenbahn.

Einnahme vom Jahr 1843.

a) Aus dem Bahnbetrieb	Lst.	216,744. 10. 10.
b) Zinsen und sonstige Einnahmen	„	7,733. 7. 9.
Total-Einnahme	Lst.	224,477. 18. 7.

ür den Bahnbetrieb Lst. 64,058. 16. 7.
lbgaben und Zinsen
r Anlehen . . . „ 50,842. 13. —

Total-Ausgaben Lst. 114,901. 9. 7.

Der Ueberschuß von Lst. 109,577. 9. —

e zur Zahlung von Lst. 3½ per Aktie von Lst. 100 ver-
et, und die bleibenden Lst. 4,956. 3. 4. auf die neue Rechnung
ragen.

Edinburgh und Glasgow Eisenbahn.

ahme vom Jahr 1843	Lst.	119,942. 6. 8.
gaben einschließlich Zinsen von Anlehen .	„	67238. 15. 3.
Ueberschuß	Lst.	52,703. 11. 5.
Hierzu Rest vom Jahr 1842	„	5,368. 16 10.
Disponible Summe	Lst.	58,072. 8. 3.

on eine Dividende von 5% auf das Aktien-Capital mit Lst.
)0 gegeben, das übrige dem Reservefond gutgeschrieben wurde.

London und South-Western Eisenbahn.

Einnahme vom Jahr 1843.

dem Bahnbetrieb	Lst.	322,461. 13. 9.
chiedene Einnahmen	„	1,394. 5. 6.
rtrag vom Jahr 1842	„	6,818. 1. 10.
Total-Einnahme	Lst.	330,674. 1. 1.
Ausgaben betrugen Lst. 141,724. 4. 6.		
n von Anlehen . „ 31,575. 12. 3.		
Total-Ausgaben	„	173,299. 16. 9.
Ueberschuß . .	Lst.	157,374. 4. 4.
dende Lst. 3. 5. per Aktie oder 7% des		
tien-Capitals	„	149,158. 2 11.
Die verbleibenden	Lst.	8,216. 1. 5.

en auf neue Rechnung übertragen.

1. Januar 1843 bis 31. Januar 1844) . . Lst. 103,026. 1. 11.
Betriebskosten . . . . „ 30,815. 5. 11.
Bleiben Lst. 72,210. 16. —

Nach Hinzufügung sonstiger Einnahmen an Zinsen ꝛc. und nach Abzug aller übrigen Ausgaben verblieb ein disponibler Betrag von . . . . Lst. 53,081. 7. 5. wovon eine Dividende von Lst. 1. 13 Sch. per Aktie, gleich circa 8%, gegeben und der noch verbleibende Ueberschuß von Lst. 4858. 3. 1. auf neue Rechnung übertragen wurde.

London-Croydon Eisenbahn.

Abrechnung vom 1. Februar 1843 bis ultimo Januar 1844 (12 Monate).

Einnahme für 257,450 Passagiere ꝛc.	Lst.	16,789. 10. 10.
Ausgaben	„	12,092. 7. 11.
Ueberschuß	Lst.	4,697. 2. 11.
Gewinn durch Benutzung der Bahn von anderen Gesellschaften	„	23,092. 9. 3.
Erübrigung vom Jahr 1842	„	3,043. 3. 7.
Zusammen	Lst.	30,832. 15. 9.
Nach Abzug von	„	9,576. 16. 10.
für Zinsen von Anlehen und Amortisation blieben	Lst.	21,255. 18. 11.

wovon eine Dividende von 11 Schilling per Actie oder circa 3% gegeben wurde.

Hull-Selby Eisenbahn.

Abrechnung vom Jahr 1843.

Einnahme für 186,316 Personen	Lst.	22,663. 7. —
„ „ Güter	„	28,026. 19. 9.
Diverse Einnahmen	„	4,046. 7 5.
Total-Einnahme	Lst.	54,736. 14. 2.
Saldo vom Jahr 1842	„	1,291. 4. 6.
	Lst.	56,027. 18. 8.

l. 7 für Zinsen betrugen . . . . „ 35,772. 9. 2.

Bleibt Ueberschuß Lst. 20,255. 9. 6.

her zu einer Dividende à Lst. 2. 7. 6. per Aktie oder 5½ % Aktien-Capitals verwendet wurde.

Birmingham-Derby Eisenbahn.

iahme vom Jahr 1843	Lst.	67,830.	4.	2.
ıl-Ausgaben sammt Zinsen	„	51,609.	2.	6.
Ueberschuß	Lst.	16,221.	1.	8.

on eine Dividende von 3% gegeben wurde.

isgow, Paisley, Kilmarnock und Ayr Eisenbahn.

iahme vom Jahr 1843 für 1,059,407				
ersonen	Lst.	64,863.	12.	8.
gaben einschließlich Lst. 13,173. 4. für Zinsen	„	42,568.	10.	6.
Ueberschuß	Lst.	22,295.	2.	2.

Hiervon wurde eine Dividende von Lst. 1½ per Aktie oder gegeben, der Rest von Lst. 418. 19. 9. auf Reserve-Conto acht.

Taff-Vale Eisenbahn.

. Gesammt-Einnahmen	Lst.	32,764.	7.	8.
Ausgaben einschließlich Zinsen der Anlehen und Aktien	„	31,504.	6.	9.
Ueberschuß	Lst.	1,260.	—	11.

New-Castle und North-Shields Eisenbahn.

Abrechnung vom Jahr 1843.

ahmen	Lst.	18,466.	10.	1.
iebs-Ausgaben 2c. incl. 6504 17. 2. Zinsen	„	15,448.	1.	2.
Ueberschuß	Lst.	3,018.	8.	11.

Dividende 2% des Aktien-Capitals.

In diesen verschiedenen Ergebnissen variiren die englischen Eihnen. Die nachstehenden Uebersichten geben Nachweisungen Werth und Rentirung des englischen Eisenbahn-Eigenthums.

I. Classe. Vier und zwanzig Bahnen umfassend.

N°.	Meilen Länge.	Kosten pr. Meile.	Eisenbahnen.	Kosten.	Werth.	Einnahme im Jahr 1842.	Ausgaben.	Reinertrag.	Jährliche Prozente.	Jährl Proz nach Marktp
		Pf. St.		Pf. St.	Pf. St.	Pf. St.	Pf. St.	Pf. St.	Pf. Sh. P.	Pf. Sh
1	112¼	53,150	London Birmingham	5,953,000	11,430,000	809,200	272,300	536,900	11. 2. 0.	4. 18
2	118¼	56,365	Great Western	6,651,000	8,305,000	670,200	277,100	393,100	7. 0. 0.	4. 16
3	92¼	27,830	South Western	2,588,000	3,650,000	314,800	141,100	173,800	6. 10. 0.	4. 15
4	83¼	22,740	Grand Junction	2,375,000	4,640,000	413,200	162,500	250,700	10. 0. 0.	4. 17
5	18		Chester-Crewe							
6	30¾	50,910	Liverpool-Manchester	1,578,000	2,849,000	237,700	110,600	127,100	10. 0. 0.	4. 16
7	40¼	62,450	London-Brighton	2,656,000	2,046,000	168,500	77,400	91,100	4. 0. 0.	4. 11
8	51	59,800	Manchester-Leeds	3,125,000	3,234,000	228,800	101,400	127,400	5. 10. 0.	4. 18
9	72¾	45,790	North Midland	3.344,000	2,550,000	216,500	90,800	125,700	3. 5. 0.	4. 19
10	57	29,990	Midland Counties	1,725,000	1,263,000	135,500	78,000	57,500	3. 0. 0.	4. 16
11	46	34,630	Edinburgh-Glasgow	1,569,000	1,496,000	93,700	30,200	63,500	5. 0. 0.	5. 1
12	40	24,720	Glasgow-Ayr	1,029,000	771,000	56,700	25,400	31,300	3. 0. 0.	4. 17
13	22	27,820	North-Union	615,000	610,000	55,800	21,400	34,400	6. 13. 0.	5. 11
14	25	22,400	Stockton-Darlington	560,000	975,000	85,400	35,000	50,400	15. 0. 0.	5. 10
15	15	22,000	Stockton-Hartlepool	330,000	590,000	67,000	27,200	39,800	9. 0. 0.	5. 0
16	27	24,110	York-North-Midland	673,000	1,110,000	85,200	29,700	55,500	10. 0. 0.	5. 0
17	60½	17,490	Newcastle-Carlisle	1,070,000	975,000	77,600	30,400	47,200	4. 0. 0.	4. 18
18	6	56,660	Dublin-Kingstown	340,000	354,000	42,400	20,600	21,800	5. 0. 0.	5. 1
19	25	13,800	Ulster	345,000	285,000	21,100	10,800	10,300	4. 0. 0.	4. 10
20	25	17,400	Brandling-Junction	471,000	410,000	40,400	18,200	22,200	4. 10. 0.	5. 5
21	14½	37,480	Chester-Birkenhead	538,000	276,000	30,600	15,200	15,400	4. 0. 0.	4. 18
22	7	34,550	Newcastle-North-Shields . .	242,000	200,000	20,500	8,400	12,100	4. 0. 0.	5. 0
23	16¼	8,600	Dundee-Arbroath	155,000	144,000	12,100	4,900	7,200	5. 0. 0.	5. 0
24	7½	9,470	Sheffield-Rotherham	71,000	85,000	18,700	10,900	7,800	6. 0. 0.	5. 8
	1014			38,003,000	48,248,000	3,901,600	1,599,400	2,302,200	6. 6. 7.	4. 19

Diese Classe begreift Bahnstrecken, welche nicht zu glücklichen Speculationen zu rechnen sind.

Nº.	Meilen Länge.	Kosten pr. Meile.	Eisenbahnen.	Kosten.	Jetziger Werth.	Brutto-Einnahme im Jahr 1842.	Jährliche Prozente.
		Pf. St.		Pf. St.	Pf. St.	Pf. St.	Pf Sh.
1	55	26,720	Birmingham - Gloucester	1,470,000	995,000	92,300	2. 10.
2	48 1/2	24,180	Birmingham - Derby	1,173,000	660,000	65,000	2. 0.
3	45	27,300	Great Northof England	1,230,000	876,000	68,200	2. 10.
4	52 1/2	53,600	Eastern - Counties	2,737,000	1,865,000	120,000	1. 4.
5	3 1/4	343,700	London - Blackwall	1,289,000	642,000	49,100	
6	3 1/4	273,300	London - Greenwich	1,026,000	679,000	54,600	0. 10.
7	8 3/4	76,800	London - Croydon	672,000	581,000	16,000	2. 10.
8	66	38,350	South - Eastern	2,536,000	1,804,000	180,000	2. 10.
9	22 1/2	32,670	Glasgow - Greenock	730,000	594,000	55,200	2. 0.
10	10	77,800	Manchester - Bolton	778,000	520,000	30,000	2. 3.
11	31	21,000	Hull - Selby	651,000	548,000	65,000	4. 0.
12	26 1/2	15,110	Llanelly	395,000	235,000	18,000	2. 0.
13	32 1/4	25,280	Northern und Eastern	810,000	665,000	64,700	4. 0.
14	23	23,170	Pontop - South - Shields	553,000	500,000	40,000	3. 0.
15	16	20,440	Leicester - Swannington	327,000	300,000	25,000	3. 0.
16	19	22,730	Preston - Wyre	432,000	386,000	8,500	
17	11	46,540	Sheffield - Manchester	512,000	195,000	15,000	
18	30 3/4	17,922	Taff - Vale	540,000	310,000	21,000	2. 16.
19	16	16,620	Durham - Sunderland	266,000	180,000	31,400	2. 0.
20	12 1/4	15,740	Slammanan - Airdrie	190,000	163,000	9,000	3. 0.
21	9	19,440	Glasgow - Gankirk	175,000	150,000	6,000	3. 10.
22	15	9,130	Arbroath - Forfar	137,000	105,000	7,000	3. 10.
23	7	22,860	Bolton - Leigh	160,000	120,000	8,000	2. 10.
24	7	11,860	Dundee - Newtyle	83,000	60,000	4,500	3. 0.
	570 1/2			18,852,000	13,133,000	1,053,500	
				Die Betriebskosten betragen 50 %		526,750	
					Reinertrag	526,750	

III. Classe. Sieben Bahnen umfassend.

Die dritte Classe begreift Bahnen, welche an andere Bahngesellschaften verpachtet, oder in den Händen von Curatoren

N°.	Meilen Länge.	Kosten pr. Meile.	Eisenbahnen.	Kosten.	Werth.	Reinertrag.	Jähr… Proz…
		Pf. St.		Pf. St.	Pf. St.	Pf. St.	Pf.
1	7	8,710	Aylesburg-Junction	61,000	55,000	2,500	4.
2	10	33,900	Bolton-Preston	339,000	310,000	10,000	3.
3	53½	27,110	Bristol-Exeter	1,450,000	952,000	48,000	3. 1
4	18	31,390	Cheltenham-Great Western	565,000	350,000	17,000	3.
5	20½	21,240	Lancaster-Preston	435,000	380,000	15,000	3.
6	18	6,940	Hayle	125,000	100,000	5,000	4.
7	20	17,000	Leeds-Selby	340,000	360,000	18,000	4.
	147			3,315,000	2,507,000	115,000	

I. Classe.

hat gekostet die Meile 36910 Pf. St.
jetziger Werth pr. Meile 47580 „ „

II. Classe.

hat gekostet pr. Meile 32420 „ „
jetziger Werth pr. Meile 23000 „ „

III. Classe.

hat gekostet pr. Meile 24190 „ „
jetziger Werth pr. Meile 18290 „ „

I. Classe.

Pf. S

Durchschnittliche Zinsen von Eisenbahnen mit Rücksicht auf ihre Zahl 6. 6

Zinsen von der ganzen Brutto Einnahme 4. 15

II. Classe.

Durchschnittliche Zinsen von Eisenbahnen 2. 17

desgleichen von ihren Einnahmen 2. 18

desgleichen von dem jetzigen Preis 4. 0

III. Classe.

Durchschnittliche Zinsen 3. 13

desgleichen von den Einnahmen 3. 16

desgleichen von ihrem jetzigen Werth 4. 12

Die Einnahme der Eisenbahnen kommen mit zwei Drittheil
Personentransport, das andere Drittheil auf Beförderung von
ndelswaaren, Produkte des Ackerbaues, des Bergbaues, der
hzucht ꝛc.

Im Allgemeinen hat der Betrieb der englischen Eisenbahnen
ne Aenderung erlitten, und fährt man fort, wie bisher, jede
möglliche Verbesserung im Bahndienst eintreten zu lassen. Die
fälle haben sich in der letzteren Zeit auf den englischen Eisen-
nen sehr vermindert und ergeben sich aus den offiziellen Be-
ten und Uebersichten, welche von dem Board-of-Trade den be-
fenden Behörden vorgelegt worden sind. Die erste Uebersicht
faßt die Unfälle allgemeiner Art;

	getödtet:	verwundet:
10	. . . . . 40 Personen	. . . . . 131 Personen
11	. . . . . 24 „	. . . . . 72 „
12	. . . . . 5 „	. . . . . 14 „
13	. . . . . 3 „	. . . . . 3 „

Eine zweite Uebersicht begreift jene Ereignisse, in deren Folge
sonen aus eigener Nachlässigkeit oder Unachtsamkeit getödtet oder
wundet worden sind;

	getödtet:	verwundet:
1	 17	 20
2	 22	 26
3	 24	 17

Hierbei befanden sich 18 Personen, welche dem Reglement zu-
er die Bahn passirten. Sieben wurden davon als betrunken
zwei der Getödeten als taubstumm erkannt. Mehrere Reisende
den getödtet und verwundet, weil sie den Wagenzug verlassen
einsteigen wollten, während er im Gange war.

Die Zahl der Reisenden, welche die Bahnen während des
n oder andern Jahres befahren haben, beträgt nicht weniger
24 Millionen, und jeder Reisende hat im Durchschnitt ohn-
hr 15 Meilen (24 Kilomet.) zurückgelegt.

Rühmliche Anerkennung verdienen mehrere englische Ingenieurs,
che unablässig bemüht sind, den Bahnbau und dessen Unterhal-

lage und sorglichen Unterhaltung des Bahnkörpers eine der Hauptbürgschaften für die Sicherheit des Verkehrs und die Erhaltung der Zug- und Transportkräfte liegt.

In der letzten Zeit hat man in England dem Signalwesen für Eisenbahnen erneuerte Aufmerksamkeit geschenkt, und versucht, dabei den Electro-Magnetismus auf eine praktischere Weise als bisher wirken zu lassen. Mehrere damit gemachte Versuche haben sehr günstige Resultate geliefert. Bei großen Bahnstrecken haben sich manche Hindernisse in den Weg gestellt, welche jedoch nach den Versicherungen der mit der Förderung dieser Wissenschaft beschäftigten Techniker bald eine befriedigende Lösung erhalten sollen. Herr Shüttleworth, bekannt durch seine Projekte — hydraulische Eisenbahnen — will dasselbe auch anwendbar für das Signalwesen auf Eisenbahnen machen, was aber sehr zu bezweiflen ist. Französische und englische Blätter geben nachstehende Mittheilung über ein neues Telegraphensystem.

Die Gesellschaft der South-Western Eisenbahn hat dem Publikum vor wenigen Tagen gestattet, eine Maschine einzusehen, welcher man den Namen „Telegraphe-Imprimeur" gegeben hat. Diese Maschine ist für die Communication durch Eisenbahnen anwendbar; man kann sich derselben aber auch zu allgemein nützlichen Zwecken bedienen.

Bisher wurden verschiedene Erfindungen dieser Art gemacht; sie waren jedoch alle in ihrem Mechanismus so complicirt, daß sie keinen Erfolg haben konnten.

Die neue Erfindung hat den Vorzug einer vergleichungsweise großen Einfachheit, sowohl hinsichtlich des Prinzips selbst als auch des Mechanismus, mittelst dessen sie in Aktivität gesetzt wird. Die Maschine funktionnirt vermöge der elektrischen Ströme der Erde, welche durch eine Zinkplatte erzeugt werden, die mit einem ihrer Enden in den Erdboden gesenkt ist, das sich durch einen Metalldraht mit einer Kupferplatte in Communikation befindet, welche am entgegengesetzten Punkte in der Erde liegt. Es folgt daraus, daß die zwischen beiden Punkten befindliche Erde sich in eine voltaische Batterie verwandelt, und daß die Strömung ohne Unterlaß herrscht; denn man hat nach einer sorgfältigen Prüfung gefunden, daß in den unter diesen Umständen gesetzten Strömen während achtzehn Monaten keine Veränderungen vorgekommen sind.

Bei allen vorhergegangenen Telegraphen war es unmöglich zu sagen, ob die Nachricht, welche man mittheilen wollte, auch wirklich von einem Punkte zum andern entsprechend überbracht worden sei. Die Wirkung der in Frage stehenden Erfindung besteht darin, daß die von einem Endpunkte abgefertigte Depesche ganz genau auf dem entgegengesetzten Punkte wieder hervorgebracht

h bei der Hand sind.

Ausserdem hat die Anwendung dieses vervollkommneten Prinzips noch anderweitigen Vorzug, daß die Maschine durch Anziehung oder Abstoßung tionniren kann, wenn man den elektrischen Zug im rechten Winkel auf den nanenten Magnet zurückschiebt. Dies ist das Prinzip, welches die Basis in Rede stehenden neuen Erfindung bildet.

Der Mechanismus erscheint als von sehr einfacher Art. Es sind zwei schinen vorhanden, um das fundamentale Prinzip in Funktion zu setzen und sind an die beiden Endpunkte placirt, welche mit einander in Verbindung acht werden sollen. Man stelle sich mächtige Chronometer vor, die hzeitig gehen. Die Kraft wird durch Gewichte erzeugt, welche daran be- gt sind und 45 Kilogramme wiegen; die Extremität hat nichts weiter zu , als sie an den bestimmten Zeichen festzuhalten und dieselbe Operation einen Apparat in Thätigkeit welcher die nemliche Schrift an zwei entge- esetzten Punkten druckt, was auf einem Cylinder à révolution geschieht, er durch Zwischensätze (par parenthèse) stufenweise vermittelst einer aube in der Art gehoben wird, daß die Depesche sich in einer Spirallinie aufend gedruckt findet bis die Seite ausgefüllt ist.

Um den Werth der Erfindung begreiflich zu machen, genügt es zu sagen, wenn Jemand, der sich auf einer Eisenbahn-Station befindet, ein Postpferd irgend einer Stelle der Linie zu haben wünscht, seinem Anliegen mit größ- Schnelligkeit durch dieses Communikationsmittel entsprochen werden kann. erreichte Vervollkommung ist so groß, daß man den Apparat in ein Zim- einschließen kann, und wenn die als Wächter des Telegraphen bestimmte on wieder zurückkömmt, sie die gedruckte Nachricht auf dem Papiere findet, es auf den unfehlbaren Cylinder geheftet ist.

Wir müssen noch hinzufügen, daß der an den Maschinen befestigte Me- raht eben so gut in dem gewöhnlichen Terrain placirt werden kann, als in welches man zur Bildung einer Eisenbahn verwendet; das beste Mittel h, den Metalldraht von einem Punkte zum andern zu führen, besteht , ihn in eine Asphalt-Schichte zu setzen, wodurch er vor aller Feuchtig- geschützt und die Elektrizität verhindert wird aus der Erde zu entweichen demnach die Nützlichkeit der Erfindung zu zerstören.

Der Telegraph-Imprimeur ist in voller Thätigkeit auf der South-Western bahn, zwischen den Stationen von Nine-Elms und Wimbledon.

Ueber die Anwendung eines elektrischen Telegraphen auf der nbahn von Norwich nach Yarmouth, geben die Railway-Times stehende Mittheilung.

Cooke's elektrischer Telegraph.

Wir haben schon mehremale von dem neuen System eines elektrischen raphen gesprochen, welcher auf der neulich dem Verkehr übergebenen Eisen- von Norwich nach Yarmouth angewendet worden ist, und lassen hier eine reibung dieses Telegraphen nach den Railway Times folgen.

Die ausserordentlichen Ersparnisse welche man immer erzielt, wenn man nlage einer doppelten Schienenbahn umgehen kann und sowohl die Sicher-

wissen Zwischenräumen Ausweich-Stationen anlegt, geben dieser neuen Erfindung, deren Beschreibung nicht allein die Ingenieure und Capitalisten, welche sich an der Spitze neu projektirter Eisenbahnlinien befinden, sondern auch das gesammte Publikum interessirt, eine große Wichtigkeit.

Mehrere betheiligte Personen hatten Herrn W. F. Cooke ersucht, ihnen Gelegenheit zu geben den Apparat einsehen zu können, bevor er nach dem Orte seiner Bestimmung, der Eisenbahn von Norwich nach Yarmouth gebracht würde, und in dessen Folge funktionirte derselbe in der Gesellschaft der Künste am 20. 22. und 23 April d. J. wobei Herr Cooke selbst anwesend war, um alle nothigen Erläuterungen zu geben.

Das Prinzip, wonach dieser Telegraph construirt ist, gründet sich auf die berühmte Erfindung Oerstedt's, nach welcher eine Magnet-Nadel durch die Agenz eines voltaischen Stroms eine künstliche Polarität erhalten kann. Unter anderm hält sich eine Magnetnadel, in Paralelle und neben einen leitenden Draht gesetzt, in rechten Winkeln zu diesem Draht während des Vorüberzuges der Strömung.

Der zur Ausführung dieses Prinzips bestimmte Apparat, besteht in einem schönen Kasten von polirtem Mahagoniholz und sieht einem sogenannten Chiffonnier vollkommen ähnlich. Der untere Theil desselben enthält die Batterien, und der obere fünf Zifferblätter, welche im Mittelpunkte eine Magnetnadel mit Heft in nachstehend beschriebener Weise haben:

oben. unten.	oben. unten.	oben. unten.	oben. unten.	oben. unten.
|	|	—	|	|
Norwich.	**Brandon. J.**	**Brundall.**	**Reedham.**	**Yarmouth.**

Ueber diesen fünf Abtheilungen befindet sich ein Kasten von kleinerer Dimension, welcher den sprechenden Telegraphen enthält, der mit einem Zifferblatt, das die Buchstaben des Alphabets, die Nummern rc. trägt, sowie mit zwei Magnetnadeln und den Heften als auch mit einer Anzahl übereingekommener Signale versehen ist. Ueber dem Ganzen ist ein noch kleinerer Kasten aufgestellt, worin sich das Lärm-Signal befindet. Der Gesammt-Apparat hat das Ansehen eines eleganten Möbelstücks von circa 5½ Fuß Höhe; die Nadeln hängen vertikal auf einer Achse, und drehen sich frei um die Circonferenz des Zifferblatts. Nach hinten befindet sich eine andere Magnet-Nadel auf der nemlichen Achse, so daß das Ganze sich zusammen umdreht. Ein Theil des Leit-Drahts ist mehrmals der Länge nach um ein Zifferblatt gerollt, in welchem sich ein Magnet bewegt, wodurch er der multiplicirten Kraft der Deflexion des voltaischen Stroms unterworfen ist. Anhaltspunkte auf beiden Seiten dienen dazu, die Bewegung des Magnets zu begrenzen. Die Bewegung des Heftes zur rechten oder linken, vervollständigt den Umlauf des Leitdrahts mit der voltaischen Batterie und macht die Nadel in der nemlichen Richtung sinken.

Die Länge der Bahn von Norwich nach Yarmouth beträgt 20½ Meilen, mit 2 Stationen zu Reedham und Brundall, mit Ausweichungs-Bahnhöfen, und 2 Zwischen-Ausweiche-Stationen zu Cantley und Buckenham.

Yarmouth ist gerechnet für 8 Meilen und Reedham für 2 Meilen mit Ausweichungs-Bahnhof.

6 Meilen mit Ausweichungs-Bahnhof.

Die Leit-Drähte dehnen sich längs der ganzen Linie aus; sie sind in der auf Stangen von 9 Fuß Höhe gespannt, zu welchem Behufe starke höl e Pfosten auf jede viertel Meile in der Erde befestigt sind; sieben andere sten in Zwischenräumen von 50 Meters, dienen als Stützen.

Jeder Pfosten ist mit einem Gerölle versehen, und alle Drähte sind durch- isolirt, wohlverstanden, daß sie an Nicht-Leiter in der Erde befestigt und der mit durchlöcherten Büchsen verschlossen sind, welche bestimmt sind jeden cht passiren zu lassen.

Wären die Drähte bei einer nassen Temperatur nicht von einander ge- nt, so würde die Feuchtigkeit des Holzes in Vereinigung mit dem Draht, elektrischen Strom in die Erde führen.

Die angestellten Versuche fielen zur großen Zufriedenheit aller Anwesen- aus. Man hatte 2 Telegraphen in entfernten Räumen des Gebäudes der ellschaft aufgestellt und die erlangte Correspondenz war rasch und vollkommen.

General Paisley hat bezüglich der Wirkung dieses Telegraphen die detail- sten Untersuchungen gemacht und denselben in jeder Beziehung für sehr gut nden.

Am 7. Mai haben die Lords der Admiralität Herrn Cooke mit einem Be- beehrt und ihm die höchste Befriedigung über das Resultat seiner Ver- e ausgedrückt. Man glaubt, daß in wenigen Tagen eine Anzahl Mitglieder Gouvernements sich nach Norwich begeben werden, um den Telegraphen in tigkeit auf der ganzen Linie zu sehen.

In den Mittheilungen über Stand und Ergebnisse der Eisen- nen pro 1842 sind die Abgaben bezeichnet, welche die einzelnen enbahn-Administrationen von jedem Reisenden an den Staat zu richten haben. In der neueren Zeit ist diese Abgabe theilweise in regulirt worden, daß nicht mehr nach den einzelnen Reisen- diese Steuer bezahlt, sondern mit 5% der Brutto-Einnahme Gunsten des Staats verrechnet wird. Im Jahr 1843 wurde 1842, für 55 Eisenbahnen die Summe von Lst. 167,838. 14. 6. 2,014,064) bezahlt.

Dagegen zahlte die Behörde an 28 Eisenbahnen nachstehende mmen für die Beförderung der Briefe:

	Lst.	Sch.	P.
Arbroath-Forfax	40.	0.	0.
Ardrossan-Johnston	30.	0.	0.
Birmingham-Derby	5,350.	5.	10.
Birmingham-Gloster	10,156.	2.	6.
Brandling-Junction	100.	0.	0.

7)	Glasgow, Paisley, Kilmarnock und Ayr	136.	17.	6.
8)	Grand-Junction	17,940.	0.	0.
9)	Great-North of England	947.	9.	7.
10)	Hartlepool-Dock &	32.	13.	11½.
11)	Hull-Selby	436.	18.	8.
12)	Lancaster-Preston	4,745.	0.	0.
13)	Leeds-Selby	1,095.	0.	0.
14)	Liverpool-Manchester	1,330.	0.	3.
15)	London-Birmingham	14,510	13.	0.
16)	London-Brigthon	263.	8.	10.
17)	London Greenwich	50.	0.	0.
18)	Manchester-Leeds	748.	5.	0.
19)	Manchester, Bolton & Bury	101.	14.	0.
20)	Midland-Counties	2,621.	10.	8.
21)	Newcastle-Carlisle	766.	10.	0.
22)	Newcastle-North Shields	50.	0.	9.
23)	North-Midland	2,622.	3.	7.
24)	North-Union	4,443.	17.	6.
25)	Preston-Wyre	46.	0.	0.
26)	Stockton-Darlington	219.	0.	0.
27)	Stockton-Hartlepool	118.	12.	6.
28)	York und North Midland	2,628.	0.	0.

Wir schließen die Mittheilungen über das englische Eisenbahnwesen mit der Bemerkung, wie das Gouvernement bei Ertheilung der Concession für neuere Bahnanlagen jetzt Bedingungen und Vorschriften damit verknüpft, durch welche diese Unternehmungen nicht allein eine abhängigere Stellung gegen die Regierungsbehörden erhalten, sondern auch verbunden sind, die Bahn, wenn es gefordert wird, gegen festgesetzte Entschädigung an den Staat zu überlassen.

Nebenstehend geben wir noch eine Uebersicht, woraus der Stand der Actien im Jahr 1842 und Anfangs 1843 ersichtlich ist.

Preise am ersten Januar.	April.	Juli.	October.	Preise im Januar 1843.		Eingezahlter Betrag.	Höchste und niedrigste Preise 1842. Hoch	im	Niedrig	im
58	55	43	40	41	Birmingham - Derby	100	58	Januar	37	August
62	56	49	41	47	Birmingham - Gloucester	100	64	Februar	41	November
30	39 1/2	42 1/2	46 1/4	49	Bristol - Exeter	70	49	December	35	Januar
19	19	25	22	22	Cheltenham - Great Western . .	80	31	Juni	21	Februar
9	10 1/4	8 3/4	8 3/4	8 7/8	Eastern - Counties	23	10 1/4	April	8 3/8	September
43	42	45	47 3/4	48	Edinburgh - Glasgow	50	56	Mai	41	März
196	178	187	177	191	Grand - Junction	100	196	Januar	171	November
69 1/2	87	80	57	58	Great North of England	100	87	Mai	52 1/2	October
90	91 1/2	77 1/2	82	90	Great Western	65	95 1/2	April	81 1/2	September
39 1/2	39	34 1/4	34 1/4	35 1/2	Hull Selby	50	40	Februar	32 1/2	November
95	95	99	99	101 1/2	Leeds - Selby	100	101	December	98 1/2	August
196	180	182	182	190	Liverpool - Manchester	100	199	Januar	173	November
170	176	176 1/2	182	201	London - Birmingham	90	191	December	167	Februar
12	11 1/8	6 3/4	6 3/4	5 1/4	London - Blackwall	25	13	März	5 3/4	December
40	35 3/4	34	34	36 1/2	London - Brighton	50	40	Januar	33	August
12 5/8	13 1/4	10 1/2	10 1/2	9 1/4	London - Croydon	13 3/4	14	Mai	9 1/2	December
7	6 1/4	4 3/4	4 3/4	5 1/4	London - Greenwich	20	7	Januar	4 3/4	November
60	59 1/2	58	58	62	London - South - Western	38 7/8	64	Mai	58	October
28	27 3/4	21 1/2	21 1/2	20 1/2	Manchester - Birmingham	40	29 1/2	Mai	19 1/4	December
71	81 1/2	71	71	73	Manchester - Leeds	70	88	Mai	65 1/2	November
85	80	59 1/2	59 1/2	62 1/2	Midland - Counties	100	85	Januar	57	September
35	35 3/4	37	37	35 1/2	Northern & Eastern	45	44	Mai	35	December
72	70	57	57	63	North - Midland	100	72 1/2	Januar	56	September
32 1/2	31 1/2	28	28	26 1/2	Sheffield - Rotherham	25	33 3/4	Februar	26 1/2	December
23 1/2	26	22 1/4	22 1/4	22 3/4	South Eastern - Dover	50	32 3/4	Mai	21 1/4	December
92	94 1/2	86	90 1/2	93 1/2	York - North Midland	50	94 1/2	December	86	Juli

Ueberraschend ist der Aufschwung des Eisenbahnwesens in Amerika, und übertrifft alles, was bis jetzt in andern Ländern für dieses Communikationsmittel geschehen ist.

Verfolgt man die Fortschritte, welche das Eisenbahnwesen während eines Zeitraums von 10 bis 12 Jahren in Amerika gemacht hat, so ergeben sich höchst interessante Resultate. Die Mittheilungen darüber, welche in den Werken des Herrn von Gerstner enthalten sind, gehen nur bis zum Jahr 1840. Seit dieser Zeit ist rastlos fortgeschritten worden, Anlage und Betrieb der Eisenbahnen zu vervollkommnen.

Man verfolgt diesen Zweck dadurch, daß Stand und Ergebnisse sämmtlicher Bahnanlagen in den verschiedenen Eisenbahn-Journalen ausführlich mitgetheilt und besprochen werden, und die Directionen und Ingenieure der bedeutendsten Eisenbahnen sich es zur Pflicht machen, ihre auf praktischem Wege gewonnenen Erfahrungen gegenseitig zur Beurtheilung und Belehrung auszutauschen.

Geht man in die Einzelnheiten des Amerikanischen Eisenbahnwesens ein, so erstaunt man über die Kühnheit der Ideen, Thätigkeit und Ausdauer, womit diese so wichtige Zeitfrage erfaßt, und für Rechnung des Staats oder der Privat-Gesellschaften ausgebeutet wird. Mannigfaltig und belehrend sind die, bei den einzelnen Bahnanlagen befolgten Grundsätze der Construktion und der dabei zur Anwendung kommenden Betriebs-Mittel, worunter namentlich der Bau der Locomotive eine besondere Aufmerksamkeit verdient.

Es liegt in der Natur der Sache, daß bei so vielen neuen Bahnanlagen auch Mißgriffe gemacht, und durch unreife Theorien Projekte ausgeführt werden, welche den Zweck verfehlen, allein dies schadet im Allgemeinen nicht, sondern kann, indem es das Schlechte verwirft, nur dem Guten förderlich sein.

Im Jahr 1831 waren die Bahnen von Baltimore, Ohio, Albany und Ohio, Mauch, Chunk, Charlstown-Hamburg, Quincy bei Boston die einzigen dem Verkehr übergebenen Linien.

Im Jahr 1840 waren nach einer unserer früheren Mitthei-
gen über die Amerikanischen Eisenbahnen (Allgem. Zeitung 1842)
n 178 Eisenbahnen mit einer Weglänge von 9400 englische
ilen eröffnet, oder noch im Ausbau begriffen.

Man darf annehmen, daß zwei Drittheil aller Anlagen schon
ndet, und über hundert Millionen Dollars dafür verwendet sind.
deren Betrieb befinden sich mehr als 500 Locomotive im Dienst.
chon auf vielen dieser Unternehmungen starke Lasten ruhen, die
ls durch zufällige Umstände, theils durch zu kostspielige Anlage
Bahn selbsten herbeigeführt worden sind, so rentiren sie im
emeinen doch gut, und mehrere der wichtigsten Bahnen geben
t Dividenden, welche die besten englischen und deutschen Bahnen
steigen.

Die Eisenbahnen in Massachusetts fahren fort, sehr ergiebige
ultate zu liefern, welche in den interessanten Mittheilungen,
he das Journal des Franklin's Institut im abgelaufenen Jahr
ffentlicht hat, verzeichnet sind.

Beim Beginn des Jahres 1842 war eine der wichtigsten Ei-
ahnen, die Westbahn, noch unvollendet, und nur theilweise dem
kehr geöffnet, wurde aber mit mehreren anderen Bahnen, welche
den hier beigefügten Tabellen enthalten sind, während des
gen Jahres weiter geführt. Verbindungen mit Eisenbahnen in
chbarten Staaten sind hergestellt und große Ausgaben gemacht
den, den Verkehr auszudehnen. Aus diesem Grund wird der
ag mehrerer dieser Bahnen, im Vergleich mit den Kosten,
so bedeutend erscheinen, als er sich später ergeben wird, wenn,
sicher anzunehmen ist, die Vollendung ihrer Verbindungen, ihnen
vermehrten und beschleunigten Betrieb bei verminderten Ko-
zuführt.

Die Bahn zwischen West-Stockbridge und Albany, welche nur
Fortsetzung der Westbahn ist, wurde ihrer ganzen Länge nach
um die Mitte des vorigen Septembers eröffnet. Jedoch war
Anfang 1842 so weit fertig, daß unter Benutzung von 15
en der Hudson-Berkschirer Bahn regelmäßig die täglichen Züge
Westbahn auf der ganzen Linie von Worcester bis zum Hudson-

letzter die Verbindung zwischen den Städten Albany und Boston vollkommen hergestellt war. Die Gesellschaft der Eisenbahn zwischen Albany und West-Stockbridge traf mit der Gesellschaft der Westbahn ein Abkommen, demzufolge diese den Bau und die ausschließliche Benutzung jener Bahn auf fünfzig Jahre, als die Zeit der Dauer ihres Privilegiums, übernahm. Beide Bahnen werden als eine Linie zwischen Worcester und Albany betrieben, und die Geschäfte unter dem Namen der Westbahn-Gesellschaft geführt. Da dießes große Werk so eben vollendet ist, und während seines Fortgangs die Aufmerksamkeit des Publikums sehr in Anspruch genommen hat, so werden nachstehende Details nicht ohne Interesse sein.

Die Entfernung von Worcester bis zur Staatsbahn beträgt $117\frac{8}{10}$ Meilen, von da bis zum Hudson $38\frac{22}{100}$ Meilen, mithin die ganze Länge der von jener Gesellschaft gebauten Bahn $156\frac{2}{100}$ Meilen. Von Boston auf der Bahn von Worcester, bis zu dem Punkt, wo sie die Westbahn durchschneidet, sind 44.06 Meilen, folglich die ganze Entfernung von Boston nach dem Hudson $200\frac{8}{100}$ und bis zum Ufer von Albany $200\frac{35}{100}$ Meilen.

Drei Hochpunkte sind auf dieser Bahn, 1) Carlton zwischen den Flüßen Worcester und Connecticut, 906 Fuß über dem Niveau des Mühldammbeckens in Boston; 2) Washington, zwischen den Flüssen Connecticut und Hudson 1456 Fuß über demselben Niveau; 3) Canaan zwischen der Staatsbahn und Greenbusch, dessen Höhe 954 Fuß beträgt. Das Depot zu Worcester ist 476, das zu Springsfield beinahe 71, das zu Greenbusch 26 Fuß über demselben Niveau. Die Zahl der Ebenen ist 224, darunter 40 in einer Ausdehnung von $9\frac{4}{10}$ Meilen wagrechte. Unter den größeren Steigungen auf dieser Bahn sind an drei Meilen von 60 Fuß die Meile, anderthalb Meilen von 68—69 Fuß, sechs Meilen von 78—79 Fuß und zwei Meilen von $82\frac{1}{2}$ bis 83 Fuß die Meile. $75\frac{1}{3}$ Meilen oder 48% der ganzen Bahn sind zu Radien gekrümmt, welche zwischen 22920 und $859\frac{1}{2}$ Fuß betragen. Von dieser Strecke sind auf der Westbahn in Massachusets 10.6 Meilen Radien zwischen 282 und 1910 Fuß, 13.75 Meilen zwischen 1910 und 2865

t über 5730 Fuß Radius. Die stärksten Krümmungen auf diesem eil der Bahn finden sich an beiden Enden der Tuttle-Bend rücke, mit 955 und 882 Fuß Radius. Auf diesem Theil der ahn in New York sind 20.46 Meilen von zwischen 6000 und 9½ Fuß Radius. Der Boden der Bahn ist für ein einfaches eleis geebnet, ausgenommen eine Strecke von über 23 Meilen ischen Greenbusch und der Staatsbahn, welche so wie die Durchhe und Aufdämmungen auf der ganzen Bahn, für ein doppel- Geleis gerichtet ist. Das Mauerwerk ist auf ein doppeltes Ges berechnet, ausgenommen das der Brücke über den Connecticut d einige kleine Bauten. Die Gesammt-Länge von hölzernem erbau von Brücken beträgt 1.43 Meilen. Die östlich vom Conticut sind nach dem Plan von Long's Patent und für ein ppeltes Geleis, alle übrigen Brücken sind nach Howe's Patent aut, jedoch mit wenigen Ausnahmen, nur für ein einfaches leis.

Fünfzehn steinerne Bogenbrücken mit einer Spannung von zwien 10 und 60 Fuß und von einer Höhe von zwischen 12 und Fuß über dem Wasser finden sich auf dieser Linie. Zu Canaan, der Nähe der Staatsbahn, ist ein Tunnel von 548 Fuß Länge, Fuß Weite und 19 Fuß Höhe. Die Seiten und die Wölbung tehen aus dem Felsen, durch den er gehauen ist. Er hat einen halt von 9920 Cubikyards, und hat 35,000 Dollars (3⁵³/₁₀₀ llar per Cubikyard) gekostet.

Ein Theil dieser Bahn ist sehr kostspielig gewesen. Die unter n Namen Mountain-Division bekannte Strecke von etwa 14 eilen hat 980,000 Dollars (70,000 die Meile) gekostet, und eine zelne Meile ist sogar auf 219,929 Dollars zu stehen gekommen. s höchstgelegene Stück dieser Abtheilung von 1⁸/₁₀ Meilen Länge hielt 97,000 Cubikyards ausgehauenen Fels, und hat 241,312 llars gekostet. Die 1264 Fuß lange Brücke über den Connecut, welche von Centrum zu Centrum der Pfeiler 180 Fuß mißt, mit der Einfassung, den Verzierungen, und dem mit Zinn geten Pflaster 131,612 Dollars gekostet. Der Baumeister der

für Mauerwerk eben so viel betrugen, im Ganzen also 120,000 Dollars, und daß erst später die Kosten für Einfassung u. s. w. hinzukamen.

Das Geleis dieser Bahn besteht aus länglichen Schwellen von 3 Zoll Dicke und 8 Zoll Länge, auf welchen 7 Fuß lange und 7 Zoll dicke Querschwellen in Entfernungen von 3 Fuß von Centrum zu Centrum ruhen. Die Randschienen sind T förmig, wiegen 56½ ℔ per Yard, und ruhen auf den Querschwellen. Auf einem Theil der Bahn sind die den Fugen zunächst liegenden Querschwellen nur 2½ Fuß von einander entfernt. Die Länge der Ausweichungen und Stationsgeleise beträgt an 14¾ Meilen, so daß also das von der Gesellschaft gelegte Geleis sich auf 170¾ Meilen beläuft.

Die gesammten Bau- und Einrichtungskosten dieser Bahn betragen mit einer Reserve für einige noch bevorstehende Ausgaben, 7,566,791 Dollars. Was die Geschäfte dieser Bahn während des vorigen Jahrs betrifft, so werden folgende Auszüge aus dem Berichte der Directoren der Gesellschaft einige der Schwierigkeiten zeigen, mit welchen der Betrieb in seinem ersten Jahr, wo er auf der ganzen Länge stattfand, zu kämpfen hatte.

„Beim Beginn des Jahres war die Bahn eben theilweise bis zum Hudson eröffnet, und bot einen Weg zu einer Gemeinde dar, welche vordem von dem östlichen Markt ausgeschlossen war. Dieser Weg war jedoch nur durch Benutzung von 15 Meilen einer andern Bahn zugänglich, deren Betrieb kostspielig und für die unserm Vortheil entsprechende Art von Geschäften ungeeignet ist, da ihr lockeres Geleise und ihre hohen Steigungen eine große Kraftvermehrung und dafür großen Aufwand erheischen. Das gesuchte Geschäft war schon lange an andere und zwar nicht üble Communikations Canäle und an andere und größere Märkte gewöhnt. Es erforderte daher Zeit und anhaltende Anstrengung, dasselbe in eine andere Richtung zu leiten. Alles war vergleichungsweise neu für

satz der Preise leiten konnte, und von den Preisen hing die Ge-
nnung des Verkehrs ab. Wir hatten auch keinen Maasstab um
Transportkosten auf einer solchen Bahn nur oberflächlich,
chweige mit erträglicher Genauigkeit zu ermessen.

Das abgelaufene Jahr ist darum im vollen Sinne des Wortes
Versuchsjahr gewesen — ein Jahr für Ermittlung der Schwierig-
en des Geschäfts, wodurch sich aber auch die Erfordernisse klar
ellt haben, mittelst welchen für die Zukunft diesen Schwierig-
en vorgebeugt werden kann. Trotz dieser Widerwärtigkeiten be-
chten die Unterzeichneten das abgewichene Jahr als sehr vortheil-
t. Die Einnahmen vom Betrieb haben eine halbe Million Dol-
s überstiegen, was mehr als 42,000 Dollars für den Monat
rägt, und die Ausgaben haben nur 67 Cents für die befahrene
eile weggenommen."

Der Schluß des Berichts der Directoren lautet folgendermaßen:
nter diesen Umständen sehen die Unterzeichneten dem kommenden
r mit Vertrauen entgegen. Sie hegen die feste Hoffnung, daß
Geschäfte sich bedeutend mehren, und daß die Ausgaben im
hältniß zu dieser Vermehrung sich bedeutend mindern werden."

Die Transportkosten für Güter auf dieser Bahn sind voriges
r größer gewesen, als im vorhergehenden, theils wegen der Un-
chheit der Geschäfte, in verschiedenen Monaten, theils, und haupt-
lich, weil der Zug des Handels vorwiegend ostwärts ging. Der
lauf der Güter, welche im Lauf des letzten Jahres von der Station
Greenbusch ostwärts gingen, war . . . . 30,688 Tonnen.
gekommen waren in derselben Zeit
jener Station aus dem Osten . . . . . 5,624 Tonnen.

Differenz 25,064 Tonnen.

Das Mißverhältniß war so groß, daß zuweilen ganze Züge
er Wagen von Boston nach Greenbusch geschickt wurden, um das
ürfniß an letzterem Ort zu befriedigen. Besonders war dies zu
Zeit der Fall, wo die Winterprodukte einen Markt suchten. Die

wenn die Güter die ganze Bahnstrecke von 156 Meilen durchlaufen hätten, einem gleichmäßig vertheilten Gewicht von 39,820 Tonnen gleich gekommen wäre. Bei dieser Beförderung haben die Güterzüge 160,089 Meilen durchlaufen, was auf die ganze Bahnstrecke 1,026 Fahrten mit einem durchschnittlichen Gewichte von $38\frac{3}{4}$ Tonnen gemacht haben würde. Könnte die Fracht westwärts vermehrt, und der nach Osten gehenden mehr gleich gemacht werden, so würde die durchschnittliche Ladung bei jeder Fahrt der Leistungsfähigkeit der Maschinen viel mehr entsprechen, folglich würden bei gleicher Zahl durchlaufener Meilen mehr Geschäfte gemacht werden, ohne daß die Kosten sich bedeutend vergrößerten. Um dies zu bewirken, sind große Anstrengungen gemacht worden, von welchen sich gegen Ende des Jahres bedeutender Erfolg gezeigt hat. Die Zahl der Reisenden, welche die Bahn von einem Ende bis zum andern befuhren, betrug $18,570\frac{1}{2}$, die Zahl derjenigen, welche kürzere Strecken befuhren, 171,866 im Ganzen also $190,436\frac{1}{2}$ im Jahr. Die Kosten für das Fahren betrugen in demselben Jahr 1.6 Cent mehr, die Kosten für Ausbesserung von Wagen und Maschinen aber $1\frac{6}{100}$ Cent weniger für die durchlaufene Meile. Die befahrene Gesammtstrecke aller in den Tabellen verzeichneten Bahnen beträgt 1,502,029 Meilen, und die Ausgaben 1,027,660 Dollars mithin auf die Meile $68\frac{4}{10}$ Cent und 16 Cent für die Meile weniger als im vorigen Jahr.

Aus Tafel I. wird man sehen, daß die Kosten für Fahrt und für Ausbesserung der Wagen, der Maschinen und der Bahn auf der Norwich-Worcester Linie sich per Meile geringer stellt, als auf jeder der übrigen Bahnen. Die Art, in welcher die Gesellschaft dieser Bahn und die der Westbahn ihre Betriebskosten für das letzte Jahr aufgestellt und classifizirt haben, kann nicht genug empfohlen werden. Wollten jedoch sie und andere Gesellschaften diese Classifikation noch weiter ausdehnen, so daß die Kosten der Ausbesserung für Güter- und Personenmaschinen, das Maas und die Kosten des Brennstoffs für jede, und die Ausbesserungskosten

wären, so würden sie dem Publikum viele nützliche Belehrung en. Auch sollte die Zahl der Reisenden und das Tonnengewicht Fracht angegeben werden.

Die Ausbesserungskosten von Wagen und Maschinen wechseln, man sehen wird, zwischen 5⅛ und 20 Cents für die befahrene ile. Die großen Kosten auf der Loweller Linie mögen zum Theil der eigenthümlichen Härte und Unnachgiebigkeit dieser fast ganz Stein und Eisen gebauten Bahn herrühren. Die Durchschnitts- en der Ausbesserung von Wagen und Maschinen bei allen diesen hnen zusammengenommen betragen für die befahrene Meile an Cents, und wenn man die zwei höchstbelasteten abrechnet, ₁₀₀ Cents. Die Gesammtlänge dieser Bahnen (mit Ausschluß von Boston nach Maine, beträgt 427¾ Meilen, und die Ge- mtausgabe für Ausbesserung derselben 188,820 Dollars, was die Meile 441 Dollars beträgt. Auf der Boston-Worcester auf der Loweller Bahn sind diese Ausbesserungskosten diesmal utend höher, als in früheren Jahren. Die erstere hat ihr ites Geleis beinah fertig, und die letztere hat es ganz vollendet.

Auf Tafel II. sieht man die Baukosten, die Einnahmen, die gaben und den Reinertrag dieser Bahnen. Unter den Bauko- sind alle Ausgaben für Ankauf des Grundes und Bodens, für , Ausrüstung u. s. w. begriffen, d. h. alles, was unter der rik Anlage bis zum Schluß des Jahres 1842 in Rechnung ge- ht ist.

Auf allen diesen Bahnen, ausgenommen auf dreien hat der iertrag sich vermehrt, so daß er sich im Ganzen auf beinah 000 Dollars mehr beläuft, als im Jahr 1841. Der Ausfall einer war Folge einer verderblichen Concurrenz mit rivalisiren- Bahnen. Diesem Mißstand ist so abgeholfen, daß er ver- lich nicht wiederkehren wird. Auf den zwei andern Bahnen zwar die Brutto-Einnahme bedeutend größer als im Jahr , allein in noch größerem Verhältniß hatte Mehrausgabe statt- nden, so daß der Reinertrag sich niedriger stellte. Die Ge- nt-Ausgabe aller dieser Bahnen beträgt 51% der Gesammt-

Tafel I.

Angabe der Länge, der Baukosten der befahrenen Meilen und der Ausbesserungskosten von 10 Bahnen in Massachusets im Jahr 1842.

Namen der Bahnen.	Bahnstrecke.	Maximum der Steigung per Meile.	Minimum des Radius der Krümmung.	Gewicht der Schienen per Yard.	Durchschnitts-Baukosten per Meile.	Befahrene Meilen 1842	Fahrkosten per Meile.	Ausbesserung der Fuhrwerke per Meile.	Ausbesserung der Bahn per Meile.
	Meilen	Fuß	Pfund	Pfund	Doll.		Cents	Cents	Doll.
Boston-Worcester . . .	44.50	40	954	60	62,121	241,319	79,08	7,09	1156
Western	156.14	83	822	56½	48,461	379,295	67,01	9,54	314
Norwich-Worcester .	58. 9	20	—	56	36,647	144,321	51,59	6,66	116
Boston-Lowell	25.75	10	3000	56	76,826	143,607	91,23	20,06	1358
Boston-Providence . .	41.17	37.50	5730	55	45,975	132,229	80,78*	10,21	512
Boston-Maine	—	—	—	56	—	152,443	52	5,35	
Eastern	56	40	2865	46½	41,053	184,127	61,25*		264
Nashua-Lowell	14.25	13.70	900	57	26,666	44,040	99,50	16,25	260
New-Bedford-Taunton	20	—	—	58	21,309	40,734	57,33	10,84	172
Tautoner Zweigbahn .	11	—	—	58	22,727	21,904	95,08	11,03	323

*) Hierunter sind die Kosten für Flußüberfahrt nicht begriffen.

Tafel II.

Angabe der Einnahmen, Ausgaben und des Reinertrags von 10 Eisenbahnen in Massachusets.

Namen der Bahnen.	Bahnlänge.	Baukosten.	Einnahme von Reisenden.	Einnahme von Gütern.	Gesammt-Einnahme.	Bahnkosten.	Reinertrag.	Procente der Einnahme, welche die Ausgaben wegnimmt.
	Meilen	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	
Boston-Worcester . . .	44.50	2764396	186610	162596	349206	168509	180697	48¼
Western	156.14	7566791	266447	246241	512688	266619	246069	52
Norwich-Worcester . .	58.09	2158561	84343	53975	138318	74459	63859	54
Boston-Lowell	25.75	1978286	148042	130268	278310	131012	147298	47
Boston-Providence . .	41.17	1892831	163788	72680	236468	112824	123644	47¾
Boston-Maine	—	1260285	109681	46199	155880	79278	76602	51
Eastern	56	2299416	237023	32145	269168	119039	150129	44¼
Nashua-Lowell	15.25	380000	66305	64883	131188	91577	39611	70
New-Bedford-Taunton	20	426122	43483	12292	55775	23354	32421	42
Tauntoner Zweigbahn	11	250000	55711	21499	77170	57777	19393	74¾

15. März 1843.

ſung über die Dividenden, welche nachſtehende Eiſenbahnen für
Zeitraum des letzten halben Jahres, Juli 1843 bis 1. Januar
4 bezahlt erhalten haben.

Bahnen.	Betrag des Capitals.	Belauf der Dividenden.	Dividende per Actie.	Laufender Preis der Actien.
	Dollars.	Dollars.	Dollars.	Dollars.
,ell	1,800,000	72,000	4	130
rcester	2,700,000	81,000	3	117
;ern	2,200,000	66,000	3	108
ʼidence	1,800,000	54,000	3	108
;on-Maine	1,200,000	36,000	3	107
hua	400,000	16,000	4	130
;-Bedford	400,000	12,000	3	107
nton, Zweigbahn	250,000	12,500	5	120
'lestown, Zweigbahn . . .	250,000	7,500	3	78
	11,000,000	357,000		

In denſelben Ergebniſſen variiren die nördlichen Bahnen, Utica
Schenectady, Utica und Syracuſe, Mohawk-Hudſon, Camden-
ɔoy ꝛc., wobei bemerkt werden muß, wie die genannten Eiſen-
nen hauptſächlich für Perſonentransport dienen, während die
chen Bahnen, Baltimore und Washington, Baltimore-Ohio,
rgia-Central, Georgia, Baltimore-Philadelphia ꝛc. mehr zum
nsport von Gütern benutzt werden, in ihren Einnahmen und
idenden aber ebenfalls ſehr günſtige Reſultate ergeben.

Die Einnahmen der Georgia-Eiſenbahn (welche erſt im Jahr
vollendet wurde) überſtiegen die Erträgniſſe von 1842 um
71 Dollars. Der Gütertransport hatte 32,185 Dollars und
Poſt 2,029 Dollars mehr eingetragen, wogegen die Einnahme
Perſonen-Transports ſich um 10,443 Dollars verminderte.

Einnahmen.

Perſonentransport	61,935. 30.	
-Züge, Extra-Gepäck, Cots of negros . .	1,105. 51.	
:-Transport	154,890. 65.	
ien und Renten	913. —	
ſport der Poſt	29,182. 48.	
		248,026. 94.

„ Locomotivkraft . . . . 33,220. 34.
„ Unterhaltungskosten der Bahn . , ... 44,684. 34.
„ . idem der Wagen. . . . . . 9,744. 37.

109,819. 94.

Netto Gewinn Doll. 138,207. 87.

wovon die Actionäre eine Dividende von 6% erhielten.

Nachstehende Tabelle über 17 der verschiedenartigsten Eisenbahn-Anlagen weist die genauen Betriebs-Ergebnisse eines Jahres nach.

Die Rubriken „Fracht durchaus" und „Reise durchaus" bedeuten die Gesammtzahl der eine Meile Wegs beförderten Tonnen und Reisenden, dividirt durch die Meilenzahl der Bahnlänge.

Dies Verzeichniß umfaßt Bahnen aus allen Küstenländern von Maine bis Georgia. Die Gesammtlänge derselben beträgt 1251 Meilen, ihre Maschienen durchlaufen jährlich eine Strecke von 2,886,300 Meilen und befördern nicht weniger als 33,360,560 Tonnen und 58,633,722 Reisende eine Meile weit. Die jährliche Gesammtausgabe für Instandhaltung dieser Bahnlänge und für Beförderung dieser Massen beträgt 2,109,188 Doll.

Namen der Bahn.	Jahr.	Länge Meilen.	Steigung Fuß.	Durchlaufene Meilen.	Fracht durchaus Tonnen per Meile.	Reise durchaus Personen per Meile.	Wirkliche Ausgaben Dollars.
Georgia	1842	147½	37	152,873	10,000	12,000	109,819
Westbahn	1842	156	83	397;295	40,000	53,000	256,619
Syracus-Utica-Baltimore	1842	53	—	84,000	—	87,881	62,325
Susquehanna	1842	70	84	128,349	23,000	16,500	75,224
Reading	1841	56	19	83,717	24,000	31,453	62,635
Reading	1842	94	35	198,055	65,000	33,720	151,000
Boston-Providence . . .	1842	42	38	120,000	21,200	117,129	101,596
Baltimore-Washington .	41-42	30½	—	91,428	27,369	114,260	73,684
Petersburg	1842	61	30	131,160	22,000	16,000	96,398
Nash.-Lowell	1842	14	10	44,040	28,663	85,737	30,708
Baltimore-Ohio	1841	82	82½	299,617	44,477	34,380	220,135
Portsmouth-Roan	1842	79	—	96,000	5,975	7,662	73,345
Boston-Lowell	1842	26	10	143,607	93,927	179,819	131,012
Südcarolina	1842	136	35	260,324	27,000	24,000	225,743
Boston-Worcester	1842	44½	42	241,319	61,911	165,720	168,509
Utica-Schenectady	41-42	78	—	152,746	—	114,527	154,436
Philadelphia-Columbia .	1842	82	45	261,744	—	—	116,000

ndsätzen betrieben, je nachdem mehr oder weniger die Staats-
en dabei interessirt sind, oder die an der Spitze solcher Unter-
nungen stehende Personen die Befähigung haben, solche wichtige
häfte zu administriren.

Während mehrere dieser Gesellschaften die Herabsetzung der
fe für Personen- und Gütertransport für vortheilhaft halten,
n andere darin großen Nachtheil, unnütze Verschwendung und
verthung der Zug- und Transportkräfte.

Der Geschäftsbericht der Baltimore und Ohio-Eisenbahn für
spricht zu Gunsten der niedrigen Fahrpreise, und beweißt
Zahlen: 1) daß auf der Hauptbahn die Fahrpreise für Pas-
re um 25%, jene für Güter um 30% reduzirt wurden; daß
Zahl der Reisenden sich mehr als verdoppelte und der Güter-
sport auf beinah das Doppelte stieg; während auf der Was-
ton-Bahn (Zweigbahn) wo die Taxen nicht herabgesetzt wur-
obgleich die südlich derselben liegenden Bahnen die ihrigen
ntlich reduzirten, die Zahl der Passagiere sich um 17% und
Güter um 8% verminderten.

2) Daß die Transportkosten auf der Hauptbahn sich für Fracht
15% und für Passagiere um 56% verminderten, während auf
Washington Bahn die Betriebskosten bei einer geringeren
ung nur 46 Dollars weniger betrugen, als im vorhergegan-
n Jahr.

3) Daß der Ueberschuß des Reinertrags der Hauptbahn gegen
vergangene Jahr auf Passagiere . . . . Doll. 93440. —
auf Frachten . . . . „ 55401. —
gt, während der Reinertrag der Washington Bahn geringer
im vorigen Jahr ausgefallen ist. Der Reinertrag der Haupt-
vom 1. Oktober 1842 bis 1. Oktober 1843, ausschließlich der
hington Bahn, beträgt nach Abzug der Betriebskosten 279,401
. 55 Cts. Der reine Gewinn der Hauptbahn (incl. 46,467
. von der Washington-Bahn) beträgt nach Zahlung aller
ritäts-Forderungen 172479 Dollars.

Hiervon wurden 15,000 Doll. zur Gründung eines Tilgungs-

Der reine Ertrag der Washington Bahn vom Jahre endigend den 30. September 1842 gestattete eine Dividende von 5 Doll. per Aktie, und es blieben ausserdem 8843 Doll. 40 Cents übrig.

Der reine Ertrag des Jahres 1843 betrug .	Doll.	61,691. 46.
Hierzu Ueberschuß vom vorigen Jahr	„	18,834. 40.
zusammen	Doll.	80,525. 86.

Nach Zahlung einer Dividende von 4 Dollars und 50 Cents per Aktie verblieb noch ein Ueberschuß von 6275 Doll. 86 Cents.

Die an den Staat bezahlte Abgabe, 1/5 der gesammten Personen-Transport-Einnahme, betrug für das

1. Semester 1842	Doll.	20,500. 26.
2. „ „	„	18,125. 69.
1842 zusammen	Doll.	38,625. 95.
für das 1. Semester 1843	„	15,439. 88.

Auf der Western-Eisenbahn sind gleiche Erfahrungen gemacht worden, indem ermäßigte Tarife für den Güter-Transport größere Einnahmen brachten. Ungeachtet der ungünstigen Steigungsverhältnisse der Western- und Worcester-Eisenbahnen, wodurch die Kosten des Transports sehr vermehrt werden, beliefen sich die Erträgnisse der ganzen Linie von Albany nach Boston — 200 Meilen — dennoch auf 5%.

Mehrere Eisenbahn-Administrationen werden bald diesen Beispielen folgen, indem sie die Ueberzeugung gewonnen haben, daß nur durch niedere Fahrpreise der Transport der Güter vermehrt, und dadurch die Einnahme vergrößert werden kann.

Die mannigfachen Störungen und Mißgriffe, welche früher auf den amerikanischen Eisenbahnen stattgefunden haben, sind durch geregeltere Anordnungen und zweckdienlichere Einrichtungen vielfach beseitigt worden.

Die großen 8 räderigen Personenwagen, welche 60 bis 80 Reisende aufnehmen, hält man noch immer für die zweckdienlichsten und sichersten. Auf einigen Bahnen, wo Nachtfahrten stattfinden, sind Wagen im Gebrauch, welche mit 42 Schlafstellen und mit

ettenzimmer und besondere Appartements für Damen.

Dem Locomotivdienst wird in der neueren Zeit viel Aufmerk-
eit geschenkt, und unaufhaltsam dahin getrachtet, die Ausgaben
Zug und Transport möglichst niedrig zu halten.

Die neuesten Mittheilungen aus Nordamerika geben darüber
ressante Nachweise, wovon wir nachstehend einige herausheben.

belle der Kosten für Ausbesserung von Maschinen.

amen der Bahn.	Jahr.	Von den Maschinen durchlaufene Meilen.	Ausbesserungskosten für Maschinen.	Vergleichen Kosten auf die befahrene Meile.	Bemerkungen.
			Dollars.	Cents.	
delphia Wilmengton-ltimore	1842	177,859	17,071	9. 9	Alte Bahn.
tbahn	1842	397,295	24,177	6. 1	Neue Bahn.
gia	1842	152,873	10,155*	6. 7	Ordentliche uub außerordentliche Ausbesserungen und Verbesserungen.
more-Susquehannah	1842	128,349	7,193	5. 6	Neue Bahn.
-Schenectady	1842	150,000	10,346	6. 9	Personenverkehr.
more-Ohio	1841	299,617	20,640	7. 0	Alte Bahnen in gutem Stand.
more-Washington .	1842	95,817	7,973	7. 2	
delphia-Columbia . .	1842	261,744	21,915	8. 4	Meist Güterverkehr.
n-Providence	1842	112,805	7,257	6. 5	Alte Bahnen in gutem Stand.
more-Ohio	1843	509,765	35,941	7. 0	
more-Washington .	1843	96,716	6,714	7. 0	

e Gesellschaft der Georgia Bahn hat zu der gewöhnlichen Eintheilung der Ausgaben in ordentliche
außerordentliche Ausbesserungen noch die Rubrik „Verbesserungen an Maschinen" hinzugefügt.

belle der Ausgaben für Ausbesserung an Wagen und Maschinen auf acht Bahnen.

Namen der Bahn.	Jahr.	Von den Maschinen durchlaufene Meilen.	Eine Meile weit beförderte Tonnen.	Eine Meile weit beförderte Reisende.	Wirkliche Ausbesserungskosten. Dollars.
sburg	1842	131,160	1,342,000	967,000	16,513
n-Providence	1842	120,000	890,400	4,919,418	13,506
nore-Ohio	1841	299,617	3,647,093	2,495,911	45,534
lbe	1842	334,519	3,985,425	2,738,779	44,568
lbe	1843	509,765	7,109,310	6,062,455	62,862
nore-Washington	1843	96,716	805,429	2,646,719	17,453
nore-Susquehannah	1842	128,349	1,610,000	1,165,000	13,370
nore-Washington	1842	95,817	877,138	3,188,948	17,053
-Schenectady	1842	150,000	—	8,413,704	18,842
n-Lowell	1842	143,607	2,442,102	4,675,294	28,816
gia	1842	152,837	1,475,000	1,770,000	19,899

Name der Bahn.	Jahr.	Von den Maschinen durchlaufene Meilen.	Kosten für Brennstoff.	Kosten für Brennstoff per Meile.	Bemerkungen.	
			Doll.	Cts.		
Georgia	1842	152,873	6,405	4. 2	Südländische Bahnen. Durchschnitt 5 Cts.	Anmerkung. Die Kosten für Brennstoff auf der Bahn zwischen New-York und Erie begreifen die Kosten für Sägen und für Aufladen auf die Tenders. Die Maschinen auf dieser Bahn, und auf einigen Strecken der Readinger Bahn und der Westbahn ziehen schwere Güter-Züge.
Centralbahn	1842	102,145	4,810	4. 7		
Südcarolina	1842	260,324	13,950	5. 3		
Portsmouth-Roanocki . .	1242	96,000	4,700	4. 9		
Petersburg	1842	131,160	8,200	6. 2		
Baltimore-Ohio	1843	509,765	33,447	6. 6	Bahnen in mittleren Staaten. Durchschnitt 9 Cts.	
Baltimore-Susquehannah	1842	128,349	8,981	7. 0		
Utica-Schenectady	1841	155,828	11,000	7. 1		
Philadelphia-Columbia .	1842	261,714	22,000	8. 4		
New-York-Erie	1842	24,564	2,744	11. 1		
Reading	1842	198,055	19,002	9. 6		
Norwich-Worcester . . .	1842	144,321	14,662	10. 2	Bahnen in Neu England Durchschnitt 13 Cts.	
Westbahn	1842	397,295	50,774	12. 8		
Providence	1842	120,000	17,548	14. 6		

Wir werden von Zeit zu Zeit von den uns aus Amerika regelmäßig zukommenden Nachrichten und Eisenbahn-Journalen Mittheilungen geben, wenn solche sich auf neue Erfindungen, Verbesserungen und gemachte Erfahrungen des Eisenbahnwesens beziehen.

Da es für die Leser dieser Blätter nicht ohne Interesse sein mögte, die sämmtlichen Eisenbahnen von Nordamerika in ihren Hauptanlagen aufgeführt zu sehen, so theilen wir in dem Anhang unserer Mittheilungen eine Uebersicht mit, woraus alle Details dieser Schienenwege ersichtlich sind.

Französische Eisenbahnen.

Wichtige Fragen, das Eisenbahnwesen betreffend, unterliegen nalen der Berathung der französischen Kammern. Das Gesetz 11. Juni 1842, welches die Richtungen der auf Kosten des ats zu erbauenden Eisenbahnen bestimmt, und zu gleicher Zeit dafür erforderlichen Mittel genehmigt, soll nunmehr rasch zur führung gebracht werden.

In mehreren Richtungen sind die Arbeiten bereits in Angriff mmen. Die Erkenntniß der Wichtigkeit dieser Anlagen und Energie mit welcher zum Werk geschritten wird, stellt die Vertändigung des Eisenbahn-Netzes in Frankreich in nahe und re Aussicht. Ob der Staat die Bahnen in eigene Administra- nehmen, oder den Privat-Gesellschaften übergeben wird, ist unbestimmt. Das Letztere mögte aber kaum zu erwarten sein, n das Gouvernement aus vielen Erfahrungen die Ueberzeu- gewonnen haben muß, daß solche wichtige und ausgedehnte munikationsstraßen nicht dem Spekulationsgeist zur Benutzung Ausbeutung überlassen, sondern von dem Staate selbsten ge- und überwacht werden müssen.

Die bis jetzt in Frankreich ausgeführten Eisenbahnen haben Weglänge von 982,352 Meters, und theilen sich in nach-de Anlagen:

	Länge nach Meters.
St. Etienne nach Andrezieux	18,000
St. Etienne nach Lyon	58,000
Andrezieux nach Roanne	67,000
Epinac nach dem Canal von Bourgogne	28,000
Montbrison nach Montrond	15,550
llais nach Nismes	47,226
Nismes nach Beaucaire	22,723
Paris nach St. Germain	18,500
Montpellier nach Cette	27,500
llais nach Grand'Combe	16,750
Paris nach Versailles (rechtes Ufer)	23,000
„ „ (linkes Ufer)	16,889
Mühlhausen nach Thann	19,000
Paris nach Corbeil	31,000

„ Creusot nach dem Canal du Centre	10,000
„ Bert und Montcombry nach der Loire	25.000
„ Villers-Cotterets nach Port-aux-Perches	8,155
„ St. Waast nach Anzin	885
„ Abscon nach Denain	5,940
„ Denain nach St. Waast	8,900
„ Paris nach Orleans	114,000
„ Paris nach Rouen	128,059
„ Lille nach der belgischen Grenze	14.150
„ Valenciennes nach der belgischen Grenze	13,125
„ Nismes nach Montpellier	54,000
Zusammen .	982,352

Alle diese Linien, mit Ausnahme der drei letzteren, sind an Gesellschaften abgetreten. Ehe wir in die Details der einzelnen Bahnen und deren Ergebnisse für das Jahr 1843 eingehen, mögte es zweckgemäß sein, den Text des Gesetzes vom 11. Juni 1842 folgen zu lassen, indem es das Namensverzeichniß der französischen Eisenbahnen vervollständigt, und auch die Linie von Rouen nach Havre hinzufügt, die zu derselben Zeit durch ein besonderes Gesetz an eine Gesellschaft abgetreten worden ist, und in diesem Augenblick ausgeführt wird. Die Verlängerung dieser Linie beträgt 89 Kilometers.

Gesetz für die Anlage großer Eisenbahn-Linien.

Titel 1. Allgemeine Anordnungen.

Art. 1. Es wird ein Eisenbahn-System hergestellt, welches sich ausdehnt

1) Von Paris

Nach der belgischen Grenze, über Lille und Valenciennes;

Nach England, über einen oder mehrere später zu bestimmende Küsten-Punkte der Manche;

Nach der Grenze Deutschlands, über Nancy und Strasburg;

Nach dem Mittelmeere, über Lyon, Marseille und Cette;

Nach der Grenze Spaniens, über Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux und Bayonne;

Nach dem Ocean, über Tours nach Nantes;

Nach dem Mittelpunkte von Frankreich, über Bourges;

2) Von dem Mittelmeer nach dem Rhein, über Lyon, Dijon und Mülhausen;

Von dem Ocean nach dem Mittelmeere, über Bordeaux, Toulouse und Marseille.

rt. 2. Die Ausführung der großen im vorhergehenden Artikel bezeich-
n Eisenbahn-Linien soll durch die Zusammenwirkung des Staats, — der
schnittenen Departemente und betheiligten Gemeinden — und der Privat-
strie — in den durch die nachstehenden Artikel festgestellten Verhältnissen
Formen stattfinden.

Nichts desto weniger können diese Linien auch ganz oder theilweise, in
e spezieller Gesetze und unter später zu bestimmenden Bedingungen, der
at-Industrie überlassen werden.

Art. 3. Die Entschädigungen für Grund-Eigenthum und Gebäude, deren
rbung für die Anlage der Bahnen und ihrer Zubehörungen nöthig ist,
en von dem Staate vorgeschossen und demselben bis zum Belauf von 2
heilen durch die Departemente und Gemeinden zurückvergütet.

Für die Besitznahme der dem Staat gehörigen Ländereien oder Gebäude
keine Entschädigung geleistet.

Das Gouvernement kann die ihm von den Ortsvorständen oder Privaten
otenen Beisteuern, ob an Grundstücken oder Geld, annehmen.

Art. 4. In jedem durchschnittenen Departemente steht dem Conseil
ral die Beschlußnahme zu:

) über den Antheil der 2 Drittheile Entschädigungen, welche dem Depar-
t zur Last gebracht werden, und über die ausserordentlichen Hülfsquellen
ttelst deren die Rückzahlung geschehen soll, wenn die facultativen Centimes
zureichen würden;

) über die Bezeichnung der interessirten Gemeinden und die von densel-
nach Verhältniß ihres Vortheils und ihrer finanziellen Hülfs-Quellen, zu
iden Antheile. Diese Beschlußnahme soll der Genehmigung des Königs
vorfen werden.

rt. 5. Das verbleibende Drittheil der Entschädigungen für Terrain und
ide, — die Erdarbeiten — die Kunstbauten und Stationen, werden aus
Staatsschatz bezahlt.

rt. 6. Die Schienenbahn, mit Einschluß der Lieferung des Kieses, das
bsmaterial und die Betriebskosten, die Kosten für Unterhaltung und Re-
r der Bahn mit Zubehörungen, und für das Material, fallen den Com-
n zur Last, denen der Betrieb der Bahnen verpachtet sein wird.

ieser Pachtvertrag (bail) wird die Dauer und die Bedingungen des
bs, so wie den Tarif der auf den Durchlauf zu erhebenden Abgaben re-
l; er wird vorläufig von dem Minister der öffentlichen Arbeiten ent-
und definitiv durch ein Gesetz approbirt.

rt. 7. Nach Ablauf des Vertrags, soll der durch Experten zu bestim-
Werth der Schienenbahn und des Materials der Gesellschaft von ihrem
lger oder dem Staate vergütet werden.

t. 8. Die erforderlichen Maßregeln, um den Betrieb der Eisenbahn
Handhabung der Gesetze und den Vorschriften wegen der Douane in
nstimmung zu bringen, werden durch Königliche Ordonnanzen regulirt.

t. 9. Allgemeine Verwaltungs-Reglements sollen die Maaßregeln
ordnungen bestimmen, welche für die Beaufsichtigung, die Sicherheit,
brauch und die Erhaltung der Eisenbahn mit ihren Zubehörden noth-
sind.

der Bahn von Paris nach Lille und Valenciennes, über Amiens, Arras und Douai bestimmt.

Art. 11. Eine Summe von 1½ Millionen für die Bahnstrecke von Paris nach der deutschen Grenze, begriffen zwischen Hommarting und Strasburg.

Art. 12. Eine Summe von 11 Millionen für die gemeinschaftliche Strecke der Bahnen von Paris nach dem Mittelmeer und von da nach dem Rheine, begriffen zwischen Dijon und Chalons.

Art. 13. Eine Summe von 30 Millionen für die Bahnstrecke von Paris nach dem Mittelmeer, begriffen zwischen Avignon und Marseille, über Tarascon und Arles.

Art. 14. Eine Summe von 17 Millionen für die gemeinschaftliche Strecke der Bahnen von Paris nach der spanischen Grenze und von Paris nach dem Ocean, begriffen zwischen Orleans und Tours.

Art. 15. Eine Summe von 12 Millionen für die Bahnstrecke von Paris nach dem Mittelpunkte Frankreichs, begriffen zwischen Orleans und Vierzon.

Art. 16. Eine Summe von 1½ Millionen für die Fortsetzung und Beendigung der Vorarbeiten zu den großen Bahnlinien.

Art. 17. Auf die in den vorhergehenden Artikeln erwähnten Allocationen im Gesammtbetrag von 126 Millionen Franken, wird dem Minister der öffentlichen Arbeiten ein Credit auf das Steuer-Jahr 1842 bewilligt, und zwar:

Für die Bahn von Paris nach der belgischen Grenze, begreifend die Strecke zwischen Paris und Amiens	4,000,000
Für die Strecke der Bahn von Paris nach der deutschen Grenze, zwischen Strasburg und Hommarting	1,500,000
Für die gemeinschaftliche Strecke der Bahnen von Paris nach dem Mittelmeer und vom Mittelmeer zum Rheine, zwischen Dijon und Chalons	1,000,000
Für die Strecke der Bahn von Paris nach dem Mittelmeer, zwischen Avignon und Marseille	2,000,000
Für die gemeinschaftliche Strecke der Bahnen von Paris nach der spanischen Grenze und von Paris nach dem Ocean, zwischen Orleans und Tours	2,000,000
Für die Strecke der Bahn von Paris nach dem Mittelpunkte Frankreichs, zwischen Orleans und Vierzon	1,500,000
Für die Fortsetzung der Vorarbeiten	1,000,000
Total .	13,000,000

und auf das Steuerjahr 1843 ein Credit, nemlich:

Für die Bahn von Paris nach der belgischen Grenze	8,000,000
Für die Strecke der Bahn von Paris nach der deutschen Grenze, zwischen Straßburg und Hommarting	3,500,000
Für die gemeinschaftliche Strecke der Bahnen von Paris nach dem Mittelmeer, und von dem Mittelmeer nach dem Rhein, zwischen Dijon und Chalons	2,000,000
Für die Strecke der Bahn von Paris nach dem Mittelmeer, zwischen Avignon und Marseille	6,000,000
	19,500,000

für die gemeinschaftliche Strecke der Bahnen von Paris nach Grenze Spaniens und von Paris nach dem Ocean, zwischen ans und Tours 6,000,000

Für die Strecke der Bahn von Paris nach dem Mittelpunkt kreichs, zwischen Orleans und Vierzon 3,500,000

Für die Fortsetzung der Vorarbeiten 500,000

Total . 29,500,000

Titel III. — Wege und Mittel.

Art. 18. Der Theil der Ausgaben, welche durch gegenwärtiges Gesetz ;migt sind und zu Lasten des Staats bleiben, wird durch die Hülfsmittel schwebenden Schuld provisorisch gedeckt; die definitive Deckung der Vor=ſe des Schatzes findet durch die Consolidation der reservirten Schuldentil=ısfonds statt, welche nach Tilgung der offenen Posten des Budgets für Jahre 1840, 1841 und 1842 disponibel werden.

Titel IV. Schluß=Bestimmung.

Art. 19. Jedes Jahr ist den Kammern durch den Minister der öffent=ı Arbeiten spezielle Rechnung über die in Folge gegenwärtigen Gesetzes eführten Arbeiten vorzulegen.

Eisenbahn von Straßburg nach Basel.

Im Jahr 1843 wurden auf dieser Bahn 702,748 Personen rdert. Die Einnahme dafür betrug Fcs. 1,539,323. 54 Cts. Gesammt=Einnahme ergab Fcs. 2,146,752. 99 Cts. Die Be=ısausgaben erforderten Fcs. 1,565,001. 3 Cts.

Die Einnahmen und Ausgaben zerfallen in nachstehende Posten.

Einnahmen:

a) Personentransport	1,539,323. 54.
b) Gepäck	46,933. 73.
c) Gütertransport	491,479. 31.
erzu Zahlung von der Bahn von Mühlhausen nach Thann	69,016. 41.
Summe aller Einnahmen	2,146,752. 99.

Ausgaben:

Kosten der General=Administration.

inistration von Paris.	Diäten für 1842 und 1843 .	9,936. —	
	Verschiedene Gehalte	12,999. 80.	
	Büreau=Bedürfnisse, Drucksachen, Nebensachen, Nebenkosten und verschiedene Ausgaben . . .	8,095. 25.	
	Allgemeine Kosten	13,390. —	
			44,421. 05.

Elsaß.	Büreaurequisiten, Nebenausgaben, Miethe 2c.	14,312. 85.	
			70,144. 70.
Kosten für die Polizei, der Wächter und Unterhaltung der Bahn und ihres Zugehörs.	Gehalte der Inspection, der Controleurs, der Aufseher, Wärter und Wächter	200,372. —	
	Nebenkosten der Unterhaltung u. verschiedene Ausgaben	23,207. 10.	
	Verbrauch von Schienen, Querschwellen, Stützen, Unterlagen	9,868. 20.	
	Verbrauch von Sand	21,302. 45.	
		254,749. 75.	
	Hiervon ab: der Erlöß von dem Grase an den Böschungen	6,219. 20.	
			248,530. 55.
Kosten für die Zugkräfte.	Gehalte des Betriebschefs, der Controleurs, Maschinisten, Heizer Zugwächter	126,514. 55.	
	Verbrauch von Brennmaterial für die Locomotiven und Heizung der Wasserpumpen	277,001. 05.	
	Verbrauch von Oel zum Schmieren, Fett und Talg	27,820. 70.	
	Verschiedene Ausgaben, Prämien der Maschinisten 2c.	12,708. 35.	
			444,044. 65.
Reparaturkosten des Materials.	Gehalte der Werkmeister, Contremaitres, Rechnungsführer, Zeichner, Lohn der Arbeiter	200,288. 80.	
	Verschiedene Ausgaben und Nebenkosten	7,737. 10.	
	Verbrauch von Brennmaterial	19,069. 72.	
	" von Oel und Talg	3,944. 90.	
	" von Bauholz	7,708. 70.	
	" von Metallen	67,360. 70.	
	" von Vorrathsstücken	123,155. 54.	
	" von verschiedenen Materialien	30,440. 20.	
	" von verschiedenen Gegenständen	14,096. 85.	
	Reparaturen außerhalb der Werkstätten	15,062. 35.	
		488,864. 86.	
		Fcs.	807,140. 95.

	Uebertrag		488,864. 86.	
	…von ab: Werth der aus den Ateliers …das Central-Magazin gelieferten …genstände	116,508. 40.		
	… verbrauchte Vorräthe in den Ma…zinen nach Abzug des Inventars von …42.	14,696. 59.		
	…Ausführung begriffene Arbeiten . .	23,005. 65.		
			154,210. 64.	
				334,654. 22.
…osten für die …ationen und …Magazine.	Gehalte der Stations-Chefs, Magazin-Aufseher, Portiers, Saal-Wächter und Handlanger .		108,139. 20.	
	Verschiedene Ausgaben und Nebenkosten		5,109. 55.	
	Beleuchtung der Stationen und Schilderhäuschen an der Bahn		11,904. 15.	
	Heizung, Verbrauch von Brennmaterial		2,662. 25.	
				127,815. 15.
…n der Einnahme …en Transport …Reisenden und …s Gepäcks.	Gehalte der Einnehmer, der Gepäckexpeditoren, der Wieger und Auslaufer		20,897. 25.	
	Verschiedene Drucksachen, Bülletins und diverse Ausgaben .		11,741. —	
				32,638. 25.
…ndere Kosten des …ertransports.	Gehalte der Einnehmer, Expeditoren, Zugwächter, Ablader, Auflader		52,856. 15.	
	Abonnement des Auf- und Abladens, Expeditionskosten, Blei, Drucksachen, Bülletins und Nebenkosten		60,119. 83.	
				112,975. 98.
	Direkte Steuern		9,778. 69.	
	Indirecte Steuern		65,696. 92.	
	Außergewöhnliche Kosten . .		16,950. 25.	
	Allgemeine Kosten 21,843. 74.			
	Verbrauch von Coke	644. 20.		
			22,507. 94.	
	Verbrauchsgegenstände, welche nicht in der Rechnung des Materials begriffen sind, Werkzeug, Mobiliar		34,842. 68.	
				149,776. 48.
				Fcs. 1,565,001. 03.

sammlung vorgelegten Berichte ausführlich ersichtlich sind, so ergeben sich nachstehende Resultate.

Am Ende des Jahres 1843 befanden sich 29 Locomotiven im Dienste. Die Transportkräfte bestanden aus 18 Diligencen, 24 **Chars à bancs**, 3 Bagage-Wagen, 45 Wagons, in Summa 90 Wagen, welche 2604 Reisende aufnehmen. Ferner in 17 Bagagewagen 79 Güterwagen und 36 Kohlenwagen, womit 508,000 Kilog. befördert werden können.

Die Einnahmen, welche sich im Jahr 1842 nur auf

	Fcs.	1,915,897. 95 Cts.
beliefen, betrugen im Jahr 1843 . . .	„	2,146,752. 99 „
wonach sich also ein Mehrbetrag von .	Fcs.	230,855. 04 Cts.

herausstellt. Diese Mehreinnahme entspringt aus dem Güter- und Gepäck-Transport. Die Güter ergaben einen Ueberschuß

von	Fcs.	266,336. 39 Cts.
Das Gepäck	„	1,787. 93 „
Total der Mehreinnahme	Fcs.	268,124. 32 Cts.

Im Jahr 1843 wurden 24,051 Reisende weniger befördert, welches eine Mindereinnahme erzeugte von	Fcs. 34,796. 69.		
Die Bahn von Mühlhausen nach Thann trug weniger ein	„ 2,472. 59.		
Total der Verminderung		„	37,269. 28 „
Bleibt Mehreinnahme wie oben . . .		Fcs.	230,855. 04 Cts.

Während der Verkehr der Reisenden fortfährt sich zu verringern, vermehrt sich der Gütertransport.

Die Gesammt-Ausgaben des Betriebs von 1843 beliefen sich

auf	Fcs.	1,565,001. 03.
Im Jahr 1842 betrugen sie nur	„	1,474,923. 42.
Es fand also eine Mehrausgabe statt von .	Fcs.	90,077. 61.

42, so überzeugt man sich von stattgehabten Ersparnissen.

Zu Anfang 1842 waren 128 Kilometers Wegs zu unter-
lten. Im Jahr 1842 vermehrte sich der-
be um . . . . 87 Kilometers —

Am Schluße von 1843 betrug die Bahnstrecke, welche zu
terhalten war, 282 Kilometers und 1842 betrug die Zahl
Kilometers, welche von den Convois zurückgelegt worden
r 448,496

Jahr 1843 belief sich die Zahl auf . . 464,415

Vermehrung 15,919 Kilometers.

s Gewicht der beförderten Güter betrug 1842 29,000,000 Kilog.
43 70,000,000

rmehrung des Gütertransports . . . . 41,000,000 Kilog.

Im Jahr 1842 war der Betrag für große Reparaturen an
Locomotiven . . . . Fcs. 34,558. 94.
43 . . . . „ 98,958. 10.

hr im Jahr 1843 . . . . Fcs. 64,399. 16.

Die größte Ersparniß, welche dieses Jahr erzielt wurde, be-
f das Brennmaterial; der durchschnittliche Verbrauch, welcher
Jahr 1842: 10.82 K. für den zurückgelegten Kilometer betrug,
im Jahr 1843 nur 7.72 K.

Dieses erzeugte eine Ersparniß von . . . . Fcs. 96,000.
Preisverminderung des Brennmaterials ergab . . 19,000.

Ersparniß an Brennmaterial betrug also . . Fcs. 115,000.

Die Gesammt-Einnahmen beliefen sich auf Fcs. 2,146,752. 99.
Ausgaben auf . . . . 1,565,001. 03.

bleibt demnach ein Ueberschuß von . . . . 581,751. 96.
on gehen ab 10% für den Reservefond . . . 58,175. 19.

iben disponibel . . . . 523,576. 77.

Ueberschuß vom Jahr 1842	. . . .	1,423. 23.
Total zu vertheilen	. . . .	525,000. —

was für jede Actie eine Dividende von 6 Fcs. 25 Cts. beträgt. Die Activa und Passiva erschienen in der Hauptrechnung mit Fcs. 48,496,810. —

Die Verlängerung der Bahn von St. Louis in das Innere der Stadt Basel, wird nunmehr auch unverweilt stattfinden, indem die desfallsigen Unterhandlungen der Behörden in Basel mit der Straßburg-Baseler-Eisenbahn-Gesellschaft geschlossen, und am 21. Juni v. J. von beiden Seiten genehmigt worden sind. Die gegenseitigen Verbindlichkeiten ergeben sich aus nachstehenden Verträgen.

Großraths-Beschluß

betreffend

Verlängerung der Straßburg-Baseler-Eisenbahn von St. Louis bis in hiesige Stadt.

(Vom 21. Juni 1843.)

Es hat der E. Große Rath unterm 12. Juni, auf den Antrag des kleinen Raths, in Bezug auf Verlängerung der Straßburg-Baseler-Eisenbahn von St. Louis bis in hiesige Stadt folgenden Beschluß gefaßt:

1. Es ermächtigt der Große Rath den Kleinen Rath:

a. Der Straßburg-Baseler-Eisenbahngesellschaft (**Compagnie anonyme du chemin de fer de Strasbourg à Bâle**) die begehrte Conzession zu Errichtung einer Eisenbahnverlängerung von der französischen Grenze bis Basel, sowie zum Betrieb dieser Bahnstrecke, auf 99 Jahre zu ertheilen; beides, Bau und Betrieb, nach den vorgelegten Plänen und darauf befindlichen Beschreibungen und nach dem beiliegenden, in Folge der nochmaligen Unterhandlung modifizirten Pflichtenheft.

b. Die vorgelegten dießfälligen Verabredungen mit Löbl. Stadtrath, unter Berücksichtigung der erwähnten Modifikationen des Pflichtenhefts, dabei einzugehen.

c. Die dem Pflichtenheft und der erwähnten Verabredung zufolge der Staatskasse zufallenden Leistungen zu entrichten, und die dabei dem Staate zugewiesenen Bauten auf angemessene Weise auszuführen.

d. Behufs der Bestreitung dieser Leistungen und Bauten je nach Bedürfniß Geld gegen Staatsobligationen aufzunehmen.

2. Es erklärt der Große Rath die Bestimmungen des Zwangsabtretungsgesetzes vom 15. Juni 1837 anwendbar auf alle, laut den vorgelegten Plänen und laut der mit der Stadtbehörde getroffenen Verabredung zu der vorliegenden Unternehmung nöthigen, von der Regierung später speziell zu bezeichnenden Liegenschaften oder Theile von Liegenschaften; und zwar zu Gunsten des Staats sowohl als der Stadt, je nachdem diese Liegenschaften zum Behuf der Lieferung an die Straßburg-Baseler-Gesellschaft oder zu den durch den Staat oder die Stadt zu besorgenden Theilen der Unternehmung erfordert werden.

ird, wird zugleich bekannt gemacht, daß in Folge der erhaltenen Ermächtigung
r Kleine Rath der Straßburg-Baseler-Eisenbahngesellschaft die erwähnte Con-
ssion unter den Bedingungen des beiliegenden Pflichtenhefts unterm heutigen
age wirklich ertheilt, und die erwähnte, ebenfalls beiliegende Verabredung
it Löbl. Stadtrath genehmigt hat.

Basel den 21. Juni 1843.

Aus Auftrag:

Kanzlei des Kantons Basel-Stadttheil.

Der Staatsschreiber: Lichtenhahn.

Pflichtenheft.

§. 1. Es wird der Gesellschaft der Straßburg-Baseler-Eisenbahn (Com-
gnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle) die Conzession ertheilt,
Verbindung mit der von Straßburg bis an die Schweizergrenze führenden
enbahn, eine Eisenbahn auf hiesigem Gebiet von der französischen Grenze
nach Basel zu errichten, und nach Sage des gegenwärtigen Pflichtenhefts,
och unter Vorbehalt des Eigenthums von Grund und Boden für die hie-
n Behörden, zu benützen.

Diese Eisenbahn wird eine Endstation in hiesiger Stadt haben.

§. 2. Für diese Unternehmung und für den Betrieb und alles auf diese
enbahn Bezughabende ist die genannte Gesellschaft den hiesigen sowohl rich-
lichen als sonstigen Behörden, nach Maßgabe der hiesigen Gesetze unter-
rfen. Zu diesem Ende hat die gedachte Gesellschaft hier bei Herrn Lex ein
mizil bestellt und ist verpflichtet, auch künftig jederzeit ein hiesiges Domizil
ellt zu haben, woselbst ihr amtliche und sonstige Notifikationen und An-
en gemacht werden können.

§. 3. In Folge dieser Conzession liegen der Gesellschaft der Straßburg-
eler-Eisenbahn, welche gleichzeitig auch die Errichtung der Bahnstrecke zwi-
n der schweizerschen Grenze und St. Louis übernimmt, folgende Arbeiten
hiesigem Gebiet ob:

Der Bau der Eisenbahn und des Bahnhofes oder Stationsplatzes nebst
Zubehörden, laut beiliegenden Plänen.

Der Bau derjenigen Brücke und desjenigen Thors, welche zur Führung
der Eisenbahn über den neuen Stadtgraben nöthig werden, und zwar das
Thor so, wie es durch die Buchstaben E. F. G. H. des Plans Nro. 5
begrenzt ist, mit Fundament bis auf den Grund; beides, sowohl Brücke
als Thor, nach beiliegenden Plänen. Das Thor und dessen Zubehörde
wird übrigens sogleich unbedingtes Eigenthum des hiesigen Staats, wel-
chem auch der künftige Unterhalt desselben obliegt.

Die Nivellirung des Bahnhofes auf das im beiliegenden Längenprofilplan
angegebene Niveau.

Die Herstellung der bestehenden Wege außerhalb der Stadt, welche durch
die Eisenbahn durchschnitten werden.

§. 4. Die beiliegenden Pläne und Profile der Eisenbahn und Zubehörden
der Wege außerhalb der Stadt sind anmit genehmigt; die Construktionsart
Schienen, des Unterbaus, der Erdgrundlage und des Schienenwegs über-
t nach gleicher Beschaffenheit, wie von Straßburg nach St. Louis.

§. 5. Es ist der Compagnie gestattet, auf der für zwei Geleise einzurich-
n Bahn, vorerst nur ein Geleis mit Schienen zu belegen. Sie ist aber
ichtet, sofort auch das zweite Geleis von hier bis zur Grenze sowohl, als
der Grenze bis St. Louis zu legen und fahrbar zu machen, sobald die
e Regierung es verlangen wird.

§. 6. Die unternehmende Gesellschaft hat sowohl die Bahn in ihrer ganzen
, als auch den Bahnhof, auf ihre Kosten einzufrieden. Bei dem Letztern
ieses auf der Süd- und Ostseite mit Mauern oder Eisengitter geschehen;
er Nord- und Westseite hingegen mag sie sich auf starke Pallisadirung

scheinende Einschließungsart später vorzuschreiben. Der übrige Theil der Bahn bis zur Grenze hingegen soll auf gleiche Weise eingeschlossen werden, wie es auf der Bahn von Straßburg bis St. Louis unter ähnlichen örtlichen Umständen stattfindet. Ueberhaupt hat die Gesellschaft alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche in Hinsicht auf Bahnwächterposten oder sonst, jetzt oder künftig, von der hiesigen Regierung zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden. Falls in der Folge angemessen erachtet würde, neue öffentliche Wege durch die Eisenbahn hindurch zu führen, so sind dießfalls nöthigwerdende neue Einfriedungen, Bahnwächterposten u. s. w., sowie die Bedienung der letztern, ebenfalls von der Gesellschaft zu tragen.

§. 7. Ebenso hat die Gesellschaft auf ihre Kosten diejenigen Einrichtungen auszuführen, welche die hiesige Regierung im öffentlichen Interesse an Wegen, Abflüssen und dergleichen, als durch die Errichtung der Eisenbahn nothwendig geworden, vorschreiben wird.

§. 8. Auf den Fall, wo die hiesige Regierung künftig Wege oder andere bauliche Anlagen nöthig finden sollte, welche die Eisenbahn berühren oder durchschneiden würden, behält sie sich vor, dieselben auf angemessene Art auf öffentliche Kosten errichten zu dürfen.

Dieses gleiche Recht ist auch für die städtische Behörde vorbehalten.

§. 9. Der laut beiliegenden Plänen zum hiesigen Stationsplatze erforderliche Boden wird von den Behörden von Basel unentgeldlich zur Verfügung der Compagnie gestellt.

§. 10. Der Ankauf des laut Plänen zur Bahn selbst benöthigten Bodens, von dem neuen Stadtgraben bis zur französischen Grenze, hingegen, geschieht zwar ebenfalls durch die Behörden von Basel; indessen hat die Compagnie diesen letztern die Hälfte des dießfälligen Ankaufspreises und der Kosten zu vergüten; im höchsten Fall jedoch nur bis auf die Summe von Fr. de Fce. 50,000.

Sollte wider Erwarten der Betrag dieser Hälfte die Summe von Fr. de Fce. 50,000 überschreiten, so würde der Mehrbetrag den Behörden von Basel allein zur Last fallen.

§. 11. Ohne Bewilligung der hiesigen Behörden dürfen die laut beiliegenden Plänen zum Bahnhof oder Stationsplatz bestimmten Gebäulichkeiten in ihrer ursprünglichen Bestimmung oder Einrichtung nicht wesentlich abgeändert, noch auch neue Gebäulichkeiten im Stationsplatz errichtet werden.

§. 12. Die Stadtbehörde überläßt den Unternehmern für den Gebrauch in ihrem Bahnhof unentgeldlich 3¾ Helbling Wasser (d. h. also ungefähr 24,000 Lit. in 24 Stunden) wovon jedoch nur ½ Helbling gutes Quellwasser zu seyn braucht, das Uebrige in Abwasser bestehen kann.

Die Conzession unterliegt übrigens den Bestimmungen der allgemeinen, durch Großrathsbeschluß vom 5. Oktober 1772 genehmigten Brunnen-Ordnung.

Die Unternehmer haben dieses Wasser jeweilen da zu fassen, wo die Stadtbehörde es ihnen anweisen wird.

§. 13. Als Garantie für die plan- und vorschriftmäßige Ausführung ihrer Verpflichtungen hat die Compagnie für Fr. de Fce. 100,000 Sicherheit zu leisten, und zwar vermittelst Hinterlage von Baarschaft.

Für diese Kautionssumme wird der Gesellschaft vom Tag der Hinterlegung an ein Zins von 4% vom Jahr vergütet, mit Ausnahme desjenigen Theils derselben, welcher zufolge §. 10 von der Gesellschaft an den Bodenankauf beizutragen ist.

§. 14. Die sämmtlichen der Gesellschaft obliegenden Arbeiten sollen, höhere Gewalt vorbehalten, (über deren Vorhandenseyn dem Großen Rathe zu entscheiden zusteht) binnen zwei Jahren, nachdem aller derjenige Grund und Boden, welchen die hiesigen Behörden laut §. 10 anzukaufen haben, zur Verfügung der Compagnie gestellt ist, gänzlich beendigt seyn.

Falls dieser Termin nicht eingehalten werden sollte, ist nicht allein die im vorigen Paragraph festgesetzte Kaution von Fr. de Fce. 100,000 dem hiesigen Staat jedenfalls als Entschädigung und Strafe verfallen, sondern dieser letztere ist überdieß berechtigt, Ersatz allfälligen weitern Schadens von der Compagnie zu verlangen.

Gesellschaft darüber wird angehört haben.

§. 15. Bei Beendigung des Baues bedürfen die Bahn, der Bahnhof und nmtliche Zubehörden hinsichtlich ihrer vorschriftmäßigen, soliden und sonst ge- rigen Ausführung der Prüfung und Gutheißung der hiesigen Regierung, d sind nachher durch die Gesellschaft fortwährend in gehörigem Stand zu terhalten.

§. 16. Zur Unterstützung und Förderung des nach den Bestimmungen des genwärtigen Pflichtenhefts und der beiliegenden Pläne auszuführenden Pro- ts übernehmen die hiesigen Behörden:

1. Lieferung des zur Station und zur Bahn benöthigten Bodens, nach Maß- gabe der §§. 9 und 10 dieses Pflichtenheftes.
2. Die erforderlich werdende Veränderung der Festungswerke auf die von der hiesigen Regierung angemessen erachtete Weise.
3. Die unentgeldliche Lieferung des für den Betrieb der Bahn im hiesigen Bahnhof benöthigten Wassers nach Anleit des §. 12 dieses Pflichtenhefts.
4. Die zur Erleichterung der Communikation zwischen dem Bahnhof und der inneren Stadt nöthigen Correktionen resp. Oeffnung der Lottergasse gegen den Todtentanz, so wie die Herstellung einer zweckmäßigen Straßenverbin- dung mit der Neuenvorstadt; beides nach demjenigen Maß und Weise, wie es nach dem Erfinden der hiesigen Behörden angemessen sein wird.
5. Falls die Einrichtung eines zweiten Geleises von der hiesigen Regierung angemessen erachtet wird, (v. §. 5.) die Entrichtung fernerer 50,000 Fr. de Fce., zahlbar nach gänzlicher Vollendung dieses zweiten Geleises von der Stadt bis St. Louis.

§. 17. Der zwischen dem in dem Plan Nro. 2. bezeichneten Bahnhof und neuen Verbindungsstraße der Lottergasse mit der Neuenvorstadt übrig blei- nde freie Raum, so wie er auf dem Plan Nro. 2 mit den Buchstaben A. C. D. angegeben ist, bleibt Eigenthum der hiesigen Behörden, wird jedoch n denselben vorzugsweise als offener Platz, Durchfahrt, Spaziergang oder zu nlichen öffentlichen Zwecken benützt, und jedenfalls nicht als Bauplatz verkauft rden.

Wenn dann in künftigen Zeiten die Gesellschaft zur Verlängerung der hienengeleise des Bahnhofs noch weitern Raum bedarf, und die gedachten hörden finden, daß ihnen dieses Bedürfniß von der Gesellschaft genügend hgewiesen worden sei, so werden dieselben ihr zu diesem Behuf dannzumal eile des vorerwähnten freien Raums unentgeldlich abtreten.

Doch werden sie jederzeit wenigstens denjenigen Theil desselben als öffent- en Platz beibehalten, welchen sie, die hiesigen Behörden, für die bequeme Zu- rt in die an den Bahnhof anstoßenden öffentlichen Magazine und Lokalien nlich erachten werden. (Im Plan Nro. 2 ist dieser letztere Platz mit den chstaben A. B. E. F. bezeichnet.)

§. 18. Wenn die sämmtlichen Arbeiten in gehöriger Zeit beendigt und von hiesigen Behörde als vorschriftgemäß ausgeführt und anerkannt sind, so die nach §. 13 geleistete Kaution, nach Abzug derjenigen Summe, welche die ellschaft laut §. 10 an den Kaufpreis von Grund und Boden beizutragen te, nebst den nach §. 13 sich ergebenden Zinsen, zurück zu bezahlen.

§. 19. Die Gesellschaft wird den Betrieb dieser hiesigen Bahnstrecke auf ckmäßige Weise mit dem Betrieb der Straßburg-Baseler-Eisenbahn vereinigen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die vermöge gegenwärtiger Concession er- tete Eisenbahn fortwährend in gehörigem Betrieb zu erhalten.

§. 20. Bei dem Personentransport darf der Preis eines Platzes zwischen Louis und Basel für Wägen zweiten Rangs (voitures couvertes et pendues sur ressorts) nicht höher als 3 Batzen, und für Wägen dritten nges (voitures découvertes mais suspendues) nicht höher als 2½ Batzen zt werden.

Für Waaren und andere Transportgegenstände jeder Art darf der Fracht- s für die Bahnstrecke auf hiesigem Gebiet dasjenige nicht übersteigen, was gegenwärtig von der französischen Regierung der Compagnie bewilligte if für denselben Gegenstand und für gleiche Bahnlänge gestattet.

§. 21. Sollte die Bahn drei Monate nachdem dieselbe beendigt und durch die hiesige Regierung geprüft worden, oder nachwärts während bereits eröffneter Befahrung einen Monat lang nicht betrieben werden, so steht der hiesigen Regierung das Recht zu, entweder die Gesellschaft dazu anzuhalten oder die Bahn selbst zu betreiben oder sie betreiben zu lassen.

§. 22. Die Bahnbewachung und Polizei des Bahndienstes liegt der Gesellschaft ob; sie hat dazu unter Beobachtung der ihr deshalb von der hiesigen Regierung allfällig zugehenden Vorschriften das erforderliche Personal aufzustellen und die angemessenen Maaßregeln zu treffen. Ihre dießfälligen Reglemente unterliegen der Controlle der hiesigen Behörden.

Vorerst sind zwar die für die Elsäßerbahn geltenden Reglemente in Anwendung zu bringen, jedoch steht der hiesigen Regierung jederzeit zu, dieselben zu modifiziren, nachdem sie die Gesellschaft darüber vernommen haben wird.

Auch die Anordnungen, welche die Gesellschaft über den Gebrauch der Ein- und Ausgänge des Bahnhofs erlassen wird, bedürfen der Genehmigung der hiesigen Regierung.

§. 23. Die Anstellung sowie die Wieder-Entlassung des gesammten Bahnhofpersonals ist zwar Sache der Gesellschaft; die Gesellschaft verpflichtet sich aber, für die folgenden zum Bahnhof gehörenden Angestellten wenigstens je die Hälfte Bürger des Kantons Basel-Stadttheil zu nehmen, und zwar von dem Stations-Chef und dem Haupteinnehmer des Waarenfachs wenigstens je den einen, von den übrigen mit der Aufsicht, dem Büral- und Rechnungsfach Beschäftigten, als: Unterstations-Chef, Einnehmer des Personenfachs und sonstigen Büralisten, ebenfalls wenigstens je die Hälfte. Sollten künftig neue zur hiesigen Station gehörende Anstellungen hinzukommen, oder sonst eine Veränderung der Organisation eintreten, so soll sowohl für die Oberangestellten, als auch auf gleiche Weise für die mit der übrigen Aufsicht, dem Büral- und Rechnungsfach Beauftragten das nämliche Verhältniß beobachtet werden. Von dem mit dem übrigen Dienst des Bahnhofs beschäftigten gesammten Personal, sowie den Bahnwächtern, soll wenigstens die Hälfte aus Bürgern des Kantons Basel-Stadttheil oder jedenfalls aus Schweizerbürgern bestehen. Sämmtliche Angestellte des Bahnhofs, sowie die Bahnwächter, bedürfen der Gutheißung der hiesigen Behörde, und müssen auch jeweilen auf deren Verlangen entlassen werden.

§. 24. Die Gesellschaft haftet für den Ersatz der durch Vorschriftwidrigkeiten oder andere Fehler im Bau, Unterhalt oder Betrieb der Bahn oder durch Verschuldung oder Nachläßigkeit ihrer Angestellten entstehenden Schadensfälle.

§. 25. Die Bestimmung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten an Sonntagen und Festtagen unterliegt der Genehmigung der hiesigen Regierung.

§. 26. Zu Zeiten von vorhandenem oder drohendem Krieg, Aufstand oder Seuche, oder bei andern außerordentlichen Zeitumständen bleibt der hiesigen Regierung das Recht jeweiliger Schließung oder Unterbrechung der Bahnbenützung vorbehalten, und zwar ohne Entschädigung.

§. 27. Die jeweilige Oeffnung und Schließung des nach der Grabenbrücke führenden neuen Stadtthors steht der Regierung zu, welche jedoch dieselbe nach den ihr nachzuweisenden Bedürfnissen des Eisenbahndienstes entweder von sich aus anordnen oder auch gutfindendenfalls der Gesellschaft nach zu erlassenden Vorschriften anvertrauen wird.

§. 28. Die Postverwaltung von Basel behält sich bezüglich auf den unentgeldlichen Transport ihrer Briefe und anderer mit der Briefpost zu befördernden Gegenstände (als Muster, Zeitungen rc.) für das diesseitige Gebiet jederzeit die nämlichen Rechte oder Begünstigungen vor, welche der französischen Postadministration in dieser Beziehung für das französische Gebiet zugestanden werden.

Jedenfalls ist der Eisenbahngesellschaft der Transport von Briefen und obenbezeichneten Postgegenständen für eigene Rechnung unter keinen Umständen gestattet, so wie eben so wenig derjenige von Geldern, Paketen rc., welche das Gewicht von 12½ Pfund nicht übersteigen, insofern sie hierzu nicht durch eine besondere Uebereinkunft mit der hiesigen Postanstalt ermächtigt werden sollte, oder diese Gegenstände den Bahndienst selbst betreffen.

abgehenden Person zu entrichten.
Endlich wird dieselbe auf Verlangen der hiesigen Postverwaltung dieser ein
ziges Lokal im Bahnhof unentgeldlich überlassen, zu Einrichtung eines die
bindung der ankommenden Convois mit nach der Schweiz und Deutschland
ehenden Postwagen bezweckenden Passagiere=Büreau's.

§. 29. Den bestehenden Gesetzen und Verordnungen gemäß hat die Eisen=
nunternehmung sich aller nicht zum eigentlichen Betrieb der Bahn gehören=
Geschäfte irgend welcher Art zu enthalten.

§. 30. Dieselbe soll Niemanden weder in den Tarifen noch sonst einen
zug einräumen, der nicht unter denselben Umständen jedem Andern eben=
eingeräumt würde.

§. 31. Mit Ausnahme des Weggelds bleiben die sämmtlichen schweizeri=
, kantonalen und städtischen Zölle und Gefälle auf die durch die Eisen=
transportirten Gegenstände anwendbar.

Zu diesem Behuf wird der diesseitigen Kaufhauskommission auf ihr Ver=
en ein passendes Lokal im Bahnhof unentgeldlich überlassen zu Einrichtung
Büreau.

§. 32. Die Gesellschaft hat der hiesigen Regierung monatlich oder zu andern
dischen Zeiten, welche die Letztere bestimmen wird, beglaubigte umständ=
Auszüge aus ihren Büchern über den gesammten Transportverkehr des
nhofs einzureichen.

§. 33. Ueberhaupt ist die Eisenbahnunternehmung und der Betrieb derselben
mtlichen hiesigen allgemeinen Gesetzen und Verordnungen, sowie den etwa
dieselbe speziell zu erlassenden, unterworfen.

Den diesseitigen Beamten und Angestellten steht in Ausübung ihres Dien=
der Eintritt in den Bahnhof jederzeit offen.

§. 34. Es steht der hiesigen Stadtgemeinde jeweilen das Recht zu, mit
illigung der hiesigen Regierung, die in Folge gegenwärtiger Concession
tete Bahn und Station sammt allen Zubehörden an sich zu kaufen, und
, wenn es schon im ersten Jahr nach begonnenem Betrieb statt hat, um
Summe von 1,300,000 Fr. de Fce.; ein Jahr nach begonnenem Betrieb
99% dieses Kapitals, und sodann nach jedem weitern Jahr um einen wei=
Prozent des vorgedachten ursprünglichen Preises weniger; also nach 98
en noch um 2 Prozent desselben. Nach Abfluß von 99 Jahren, vom Be=
des Betriebs an, fällt endlich Bahn und Station sammt Zubehörden un=
ldlich der Stadtgemeinde anheim.

Sollte zur Zeit des hiervor vorbehaltenen Ankaufs von Seite der Stadt=
inde die Eisenbahn von Straßburg bis an die Schweizergrenze bei St.
ganz oder theilweise nicht mehr Eigenthum der jetzigen für dieselbe be=
den Gesellschaft (Société anonyme) sein, so ist der Ankaufspreis in
Fall, auch wenn er nach vorstehenden Bestimmungen ein Mehreres be=
n würde, auf 600,000 französische Franken reduzirt, in so fern er nicht,
diesen vorstehenden Bestimmungen zufolge, bereits minder als 600,000
ösische Franken betrüge.

Falls die Gesellschaft von der französischen Regierung für ihre dermalige
1937 erlöschende Conzession nicht eine Verlängerung erhält, so ist sie ge=
, die unentgeldliche Abtretung der Bahn nebst Zubehörden an die hiesige
tgemeinde schon im gedachten Jahr 1937 vor sich gehen zu lassen.

Vorstehendes Pflichtenheft wird anmit von den Herren Delegirten des Ad=
rationsraths der Straßburg=Baseler=Eisenbahn=Gesellschaft, den Herren
y Stuckle, Direktor und Camille Polonceau, Ingenieur der Elsäßer=
kraft der ihnen unterm 2. Juni dieses Jahrs hiefür ausgestellten nota=
hen Vollmacht Namens der Conzessionärs genehmigt und unterzeichnet.

Basel den 9. Juni 1843.

(Folgen die Unterschriften und deren Beglaubigung.)

---

dermalen von der französischen Regierung der Straßburg-Baseler-Compagnie bewilligte Tarif:

	Fr.	Cent.
1. **Vieh**, von jedem **Haupt** per Kilometer: Ochsen, Kühe, Stiere, Pferde, Maulesel, Zugthiere	„	15
Kälber und Schweine	„	05
Hämmel, Schafe, Ziegen	„	03
2. **Steinkohlen**: von jeder Tonne (die Tonne zu 1000 Kilogramm) per Kilometer	„	12½
3. **Waaren**, per **Tonne** und per **Kilometer**:		
1. **Klasse**: Gußeisen, verarbeitetes Eisen und Blei, Kupfer und andere verarbeitete oder unverarbeitete Metalle, Essig, Wein, geistige und andere Getränke, Oel, Baumwolle, Wolle, Tischlerholz, Farb- und anderes exotisches Holz, Zucker, Kaffee, Droguerie- und Spezereiwaaren, Kolonialwaaren, Manufakturwaaren	„	20
2. **Klasse**: Korn, Getraide, Mehl, Kalk und Gyps, Erz, Cock, Holzkohlen, Brennholz, Stangen, Sparren, Dielen, Flecklinge Zimmerholz, Marmor in Blöcken, Quader, Erdpech, Roheisen in Masseln oder Tafeln, Blei in Zungen	„	18
3. **Klasse**: Kalk- und Gypssteine, Bruchsteine, Mühlsteine, Kiesel, Sand, Thon, Ziegel, Backsteine, Schiefer, Mist, Dung, Pflastersteine und jede Art von Bau- und **Straßenmaterial**	„	16
4. **Klasse**: Verschiedene Gegenstände, von **jeder Tonne** per **Kilometer**:		
Wagen auf Gestell (das Gestell mitgewogen)	„	25
Wagen, Karren oder anderes für den Eisenbahntransport bestimmtes Fuhrwerk, wenn es leer fährt, auch Lokomotiven ohne angehängten Wagenzug	„	20

Waaren, welche auf Verlangen des Versenders mit der Schnelligkeit der Reisenden transportirt werden, zahlen 40 Centimes per Tonne.

Obige Frachtpreise sind nicht anwendbar:

1. Auf Produkte und Gegenstände, welche bei einem Umfang von einem Kubikmeter nicht zweihundert Kilogramme wägen.
2. Auf Gold und Silber, sei dasselbe in Lingots, gemünzt oder verarbeitet; auf silber- oder goldplatirte Waaren, auf Quecksilber und Platina, sowie auf Kleinodien, Edelsteine und andere Valoren.
3. Ueberhaupt auf jedes Paket oder Collo, welches für sich allein nicht wenigstens hundert Kilogramme wägen würde, es wäre denn daß diese Pakete oder Collis zu **einer** Sendung gehören, und daß sie zusammen über zweihundert Kilogramme wägend, obschon abgesondert verpackt, Gegenstände derselben Art enthalten, und an eine und dieselbe Person adressirt sind, oder von einer und derselben Person versandt worden sind, wie Zucker, Kaffee und dergl.

Für obige drei Fälle werden die Frachtpreise auf den Vorschlag der Compagnie von der Regierung festgesetzt. Immerhin kann der Frachtpreis eines Collos der hievorbenannten drei Kathegorien, das mehr als hundert Kilogramme wiegt, für welche Entfernung es auch sei, nicht niedriger als 40 Centimes gesetzt werden.

Produkte und Gegenstände, welche bei einem Umfang von einem Kubikmeter nicht zweihundert Kilogramme wägen, sind nur in so weit als sie darin nicht namentlich aufgeführt sind, von dem obigen ordentlichen Tarif ausgenommen.

Für die Bahnstrecke auf Schweizerboden wird die Fracht zu zwei Kilometer berechnet.

Basel den 9. Juni 1843.

(Folgen die Unterschriften und deren Beglaubigung.)

Verabredung mit Löbl. Stadtrath

über

derseitige Betheiligung an der vermittelst Conzession an die Straß=rg=Baseler=Eisenbahngesellschaft von hier an die französische Grenze zu führenden Eisenbahn.

1. Der Staat und die Stadt leisten gemeinschaftlich und zwar zu gleichen eilen:
. Den Ankauf alles für den Bahnhof und die neue Stadtbefestigung erforderlichen Bodens (die etwa darauf stehenden Gebäude inbegriffen).
Den Ankauf des für die Bahn außerhalb der Stadt sowie für die allfällige Erweiterung des Davidsbodengäßleins und dessen Verbindung mit dem Rondenweg des Klingelbergs erforderlichen Bodens (Gebäude inbegriffen).
Den Ankauf derjenigen Liegenschaften, welche für Straßenanlage oder Straßenerweiterung der Lottergasse bis zum Todtentanz, der Verbindungsstraße vom Bahnhof und der Lottergasse bis zur neuen Vorstadt, und der Verbindung vom Bahnhof bis zur äußern St. Johannvorstadt nöthig sind.

2. Beide Theile tragen ebenso zu gleichen Hälften die 50,000 franz. Franken die Herstellung eines zweiten Geleises, wenn einst ein solches nöthig erachwird, und zwar soll dazu geschritten werden, sobald einer der beiden Theile, Staat oder die Stadt, es verlangt.

3. Beide Theile übernehmen im Weitern zu gleichen Hälften die Ankaufn, wenn etwa später die Stadtbehörde nothwendig findet, zu fernerer Ererung der Lottergasse etwas von den Müller'schen, Iselin'schen und Burkt'schen Liegenschaften zu erwerben.

4. Der Staat übernimmt für die Summe von Schwfr. 200,000 die neuen ungswerke auf diejenige Art hinzustellen, welche er für zweckmäßig aneren wird.

5. Die Stadt übernimmt für die Summe von Schwfr. 100,000 alle Ar- welche zur Anlage oder Verbesserung und Erweiterung folgender Straßen, s des Bahnhofs, des Vorplatzes, der Verbindungsstraße bis zur neuen stadt, derjenigen bis zur äußern St. Johannvorstadt, und der Lottergasse um St. Johanngraben nöthig wird, auf die von ihr zweckmäßig erachtete e zu leisten; also die theilweise Abtragung des Walls für die Verbindung der neuen Vorstadt, Stützmauern für den dortigen Wallgang und für die Straße, Nivellirung, Pflasterung, Trottoirs, Agden, allfällige Abfindung Liegenschaftsbesitzer an der Lottergasse und der neuen Verbindungsstraße der neuen Vorstadt wegen Baugruben oder sonstigen an ihren Liegenschaften rgebenden Verhältnissen und dergl.

6. Die Ausgleichung des sich durch die Nummer 4 und 5 ergebenden Unieds erfolgt durch baare Herausbezahlung.

7. Die Stadt liefert das laut Pflichtenheft von der Compagnie anzuende Brunnwasser, nach den im Pflichtenheft enthaltenen Bestimmungen.

8. Die sämmtlichen durch die Verlegung der Festungswerke zu gewinnen- Bauplätze, der für öffentliche Magazine bezeichnete Raum inbegriffen, wergemeinsamer Erwerb. Hingegen sind auch die Kosten für Abtragung und llirung der alten Festungswerke, in so weit dieselben versetzt und durch Versetzung Bauplätze, Straßen oder öffentliche Plätze gewonnen werden, inschaftlich zu tragen. Sollte in 10 Jahren die Liquidation dieser Bau- nicht bereinigt seyn, so ist wegen beförderlicher Erledigung neuerdings nterhandlung zu treten.

Ebenso bleibt auch derjenige freie Raum an der Südseite des Bahnhofs, er laut Pflichtenheft nicht überbaut werden soll, gemeinsames Eigenthum Staats= und Stadtbehörden.

. Das im Pflichtenheft §. 34 anbedungene Rückkaufs= oder beziehungs- Heimfallrecht der gesammten Bahn und Zubehörden steht nach Anleit Bestimmungen des gedachten Paragraphs der Stadtgemeinde zu.

Stadt mit anheim, wogegen sie ihn schon unterdessen im Stand stellt und unterhält.

Was anmit aus Auftrag zu öffentlicher Kenntniß gebracht wird.

Basel den 21. Juni 1843.

Kanzlei des Kantons Basel = Stadttheil.

Die Verbindung der Stadt Basel mit der Straßburger Bahn ist für letztere von bedeutendem Nutzen, und wird deren Verkehr Vortheil mannigfacher Art zuführen.

Die General=Versammlung der Eisenbahn=Actionäre von Mühlhausen nach Thann fand vergangenen 30. März zu Paris statt. Der Betrieb dieser Bahn wird nach einer geschlossenen Ueberein=kunft von der Straßburger Eisenbahn = Gesellschaft besorgt. Im Jahr 1843 betrug die Zahl der Reisenden 25,000 weniger, als im Jahr 1842. Im Jahr 1843 wurden befördert:

a) Reisende in Diligencen	9,452.
b) „ in Chars à bancs	44,467.
c) „ in Waggons	87,033.
Zusammen	140,952.

Vereinnahmt wurden:

a) für Reisende	Fcs.	130,667.
b) „ Gepäck	„	2,259.
c) „ Güter	„	45,100.
Total	Fcs.	178,026.

Die Actionäre erhielten im Monat Juli für jede Actie eine Dividende von 10 Fcs., und einen gleichen Betrag für das zweite Semester 1843.

Eisenbahn von Paris nach St. Germain.

Die Bahn von Paris nach St. Germain erfreut sich fortwährend günstiger Ergebnisse. Im Jahr 1843 war die Frequenz 1,033,133 Reisende. Die Einnahme dafür betrug Fcs. 1,029,642. 60. Die Brutto Einnahme beläuft sich auf Fcs. 1,490,093. 62 Cts. und ergiebt sich aus nachstehender Zusammenstellung:

bonnements, Vergütung der Dampfschiffe	489. 75.
ransport von Gepäck, Kohlen, und Material 2c.	56,164. 23.
ahlung von der Versailler Gesellschaft	185,265. 24.
esgleichen von Rouen	197,416. 65.
ahlung von der Post	6,000. —
innahme von Grundstücken 2c.	15,115. 15.
Summa Fcs.	1,490,093. 62.

Die Betriebsausgaben beliefen sich auf Fcs. 634,519. 86.

Ausgaben:

nal der Central-Administration und Diäten .		23,551. 74.	72,631. 40.
nal der Einnahme und Controle und Unkosten		16,571. 71.	
ributionen, Assekuranzen und Bü-umiethe	10,957. 22.	32,507. 95.	
sachen, Affichen und Anzeigen .	5,899, 71.		
hiedene Ausgaben und Büreau-en	12,446. 13.		
hädigungen und außergewöhnliche sten	3,204. 89.		
haltung der Bahn		73,057. 83.	124,040. 34.
gl. der Kunstbauten		15,391. 87.	
ktion und Ueberwachung		35,590. 64.	
eichung von Paris, Personal und Unkosten .		14,600. 17.	47,623. 58.
eichung von Pecq, idem		10,642. 45.	
chtung und Heizung der Ausweichungen und dazwischenliegenden Stationen		22,380. 96.	
haltung und be-nde Reparaturen der Maschinen	69,000. 37.	125,751. 01.	292,474. 73.
haltung und be-nde Reparaturen der Wagen .	56,750. 64.		
sonal es iebs: Gehalt der Mechaniker und Heizer	46,585. 73.	54,305. 15.	
sonal es iebs: Gehalt der Conducteure .	7,919. 42.		
ungsmaterial der Maschinen		102,587. 81.	
und Fett für die Maschinen und Wagen . .		5,394. 64.	
r für die Maschinen		4,236. 12.	
t der Polizei-Commissaire			6,219. 21.
en an das Gouvernement auf die Preise der ze und Wagen		41,093. 16.	91,530. 60.
en der Omnibus 2c.		50,437. 44.	
Summe Fcs.			634,519. 86.

Vergleicht man die Ausgaben mit den Einnahmen, so ergibt n Ueberschuß von Fcs. 855,573. 76., der nachstehende Verung erhielt:

Zinsen für Anlehen 2c.	395,115. 45.
Zinsen an die Actionäre für das 1. und 2. Semester .	300,000. —

c) Dividende an die Actionäre à 7 Fcs. 50 C. per Actie	.	90,000. —
d) Dividende der Coupons à 22 Fcs. 50 C. pr. Coupon . .		45,000. —
e) Zuschuß für den Reservefond		25,458. 31.
	Summa	855,573. 76.

Der Reservefond belief sich am 31. December 1843 auf Fcs. 191,798. 61. Der Hauptrechnungsabschluß weißt einen Activstand des Unternehmens mit Fcs. 18,314,277. 37 Cts. nach.

Eisenbahn von Paris nach St. Cloud und Versailles.

(Rechtes Ufer.)

Im Jahr 1843 wurden auf dieser Bahn 1,316,189 Reisende befördert, und dafür Fcs. 1,358,798. 30. vereinnahmt. Die Brutto-Einnahme betrug Fcs. 1,411,555. 48., und ergab mit Zurechnung des Uebertrags vom vorhergehenden Jahr von 36,050. 46. die Gesammt Summe von Fcs. 1,447,605. 94. Die Total Ausgabe betrug inclusive der Zahlungen für Zinsen und Dividende ꝛc. Fcs. 1,447,605. 94. Die Details ergeben sich aus nachstehender Zusammenstellung:

Einnahmen.

a) Personentransport		1,358,798. 30.
b) Gepäck und Gütertransport	37,637. 97.	
c) Einahme von der Post	9,000. —.	
d) Diverse Einnahmen	6,119. 21.	
		52,757. 18.
		Fcs. 1,411,555. 48.
Hierzu vom früheren Betrieb		36,050. 46.
		Summa Fcs. 1,447,605. 94.

Ausgaben.

a) Betriebskosten.

Personal der Central-Administration		24,585. 23.	84,945. 94.
desgl. der Einnahme, Controle und Unkosten . .		20,137. 78.	
Contribution, Assekurranz und Büreau-Miethe	13,837. 28.	40,222. 93.	
Drucksachen, Affichen und Ankündigungen	8,948. 43.		
Büreaukosten, verschiedene Ausgaben .	17,437. 22.		
Unterhaltung der Bahn und der Kunstbauten . .		51,157. 80.	93,704. 37.
Inspektion und Ueberwachung		42,546. 57.	
Ausweichung von Paris, Personal und Unkosten .		19,119. 47.	71,664. 82.
Ausweichung von Versailles und St. Cloud . .		24,366. 26.	
Beleuchtung und Heizung der Ausweichungen und der dazwischenliegenden Stationen		28,179. 09.	

erhaltung und be- / ende Reparaturen — Maschinen . .	94,657. 65.		
Wagen . .	77,411. 97.	172,069. 62.	
riebs- / sonal — Gehalt der Mechaniker und Heizer	63,730. 08.		
Gehalt der Conducteure .	10,774. 09.	74,504. 17.	
erung der Maschinen		186,829. 42.	
und Fett für die Maschinen und Wagen . .		8,860. 00.	
ser für die Maschinen zu Paris, zu St. Cloud nd zu Versailles		9,712. 97.	451,976. 18.
alt der Polizei-Commissaire			5,953. 01.
b) Kosten für den Personentransport.			
an die Gesellschaft von St. Germain . . .		185,265. 24.	
aben auf die Preise der Plätze und Licenz für e Wagen		50,237. 66.	286,235. 87.
nibus und diverse Beisteuern		50,732. 97.	
c) Zinsen und diverse Zahlungen.			
erve des Zehnten, für die Interessen der Anleihen		45,312. 57.	
do der Interessen-Rechnung		212,043. 96.	
dende auf 22,000 Actien à 8 Fcs. 75 . . .		192,500. 00.	453,125. 75.
Haben des Betriebs 1844		3,269. 22.	
			Fcs. 1,447,605. 94.

Aus der Haupt-Rechnungsstellung ergibt sich ein Activ- und ein sivstand von Fcs. 18,586,688. 34 Cts.

Obschon dieses Unternehmen sehr gut administrirt wird, so en die Actionäre nur wenige Zinsen für ihr Capital erhalten. der Ausdehnung der Bahn nach Chartres, hofft die Gesellschaft wesentliche Verbesserung herbeizuführen.

In der am 27. März 1844 stattgefundenen General-Versamm- der Actionäre wurde die Administration zur Ausführung der n Bahn nach Chartres ermächtigt, und die dafür erforderlichen en im Betrag von 13 Millionen Frcs. genehmigt. — Auf he Gründe sich die desfallsigen Anträge an die Regierung stützen, us dem anliegenden, an das Ministerium gerichteten Schreiben rsehen, woraus sich auch am deutlichsten der Stand des Unter- nens erweißt.

„An den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten."

„Wir haben die Ehre, Ihnen im Namen der anonymen Gesellschaft der nbahn von Paris nach St. Cloud eine Vorstellung zu überreichen, Ausführung der Verlängerung unserer Linie von Versailles bis nach rtres betreffend.

„vollständigen, nach und nach Anleihen abschließen, welche sich auf sieben Mil-„lionen belaufen, und welche ihre ersten Reinerträge mit einem mittleren Zins-„fuß von 5¹⁵/₁₀₀% belasten, unabhängig von der Amortisation. Alle unsere „Verbindlichkeiten, sei es gegen das Gouvernement oder gegen sonst Jemanden „wurden mit den alleinigen Hilfsquellen unserer Gesellschaft erfüllt, ohne die „Beihülfe noch Garantie des Staates. Seit dem 21. November 1837, dem „Tage der Constitution unserer Gesellschaft, bis heute haben unsere Actionaire „weder Zinsen noch Dividende erhalten, ausgenommen für das Betriebsjahr „1840, wo wir, indem wir während sieben Monaten ohne Concurrenz waren, „17 Fcs. 50. pr. Actie vertheilt haben. Also in einem Zeitraume von 6 Jahren „gaben wir 3½% im Ganzen, was pr. Jahr ½% ausmacht.

„Es ist Ihnen nicht unbekannt, welche Anstrengungen und Opfer es uns „gekostet hat, um gegen die Umstände anzukämpfen, welche sich außer den Be-„dingungen, die der Zuerkennungs-Contract geregelt hatte, ergeben haben.

„Vor der Anleihe von fünf Millionen, welche der Gesellschaft des linken „Ufers zugestanden wurde, standen unsere Actien 25 bis 30% Agio. Die Unter-„stützung des Staates allein erlaubte die Vollendung einer zweiten Bahn, und „verursachte einzig den Ruin unserer Actionäre, indem es ganz außer ihrer „Macht lag, dem der Gesellschaft zuvorzukommen, zu deren Gunsten er bewilligt „worden war. Wir glauben, daß es unsere Pflicht ist, eine letzte Anstrengung „zu versuchen, um die Lage in welche die Intervention der öffentlichen Macht „uns gebracht hat, zu verbessern. Die Concession einer Verlängerung über „Chartres, könnte, wie wir glauben, dieses Resultat liefern, indem sie uns er-„laubt ein Material anzuwenden, welches für die Bedürfnisse unseres Betriebs „zu bedeutend ist, und unsere allgemeinen Ausgaben auf einen ausgedehnteren „Dienst zu repartiren.

„Wenn Sie, Herr Minister, die Vorstellung welche wir die Ehre haben „an Sie zu richten günstig aufnehmen, so werden wir, indem wir die Capi-„talien, welche wir der Herstellung unserer Bahn geopfert haben, zu retten „suchen, an einem Werke mitwirken, welches wir für sehr wichtig für die De-„partements des Ostens und für die Versorgung der Hauptstadt halten.

„Die Capitalien, welche in unserem Unternehmen stecken, waren in den „letzten Epochen, wo wir deren Nachweisung in unsern Büchern verfolgen „konnten, durch 1485 Actionäre und 445 Inhaber von Obligationen vertreten. „Diese Zahlen mußten sich seitdem vergrößern, allein da unsere Urkunden au „porteur lauten, so können wir die Vertheilung der Actien, welche nothwen-„diger Weise nach dem Jahr 1840, dem Tage der letzten Interessen-Vertheilung, „statthatte, nicht angeben. Es geschieht deshalb im Namen von wenigstens „zwei Tausend Individuen, welche an ihrem Vermögen verkürzt wurden, weil „sie an einem Werke von allgemeiner Nützlichkeit Antheil nahmen, daß wir „Ihre Sorgfalt anrufen für die Bitte, welche wir Ihnen vorlegen.

„Wir bitten Sie, Herr Minister, uns eine Audienz zu gewähren, um die „Bedingungen zu besprechen, unter welchen die Concession, die wir nachsuchen „uns gestattet werden kann."

Ob die Regierung dem gestellten Ansuchen entsprechen wird, kann nicht mit Gewißheit angegeben werden, indem die Eisenbahn-

nlinie nach Chartres ausführen will, und beide Gesellschaften eine gemeinschaftliche Anlage sich nicht verständigen können.

Eisenbahn von Paris nach Versailles.

(Linkes Ufer.)

Diese Unternehmung, an welche sich traurige Erinnerungen fen, erholt sich nur langsam von ihren Wunden. Der Geschäfts- ht für das Betriebs-Jahr vom October 1842 bis September gibt ausführliche Nachweisungen über Einnahme und Ausgabe. Administration scheint jetzt in Händen zu liegen, welche alles eten, den Ertrag dieses Unternehmens zu heben.

Vom 1. October bis 30. September 1843 wurden auf der bahn von Paris nach Versailles (linkes Ufer) 742,591 Per- befördert, und dafür Fcs. 860,714. 80. vereinnahmt. Die aben betrugen Fcs. 607,467. 38 Cts.

Die Details der Einnahmen und Ausgaben ergeben sich aus ehenden Zusammenstellungen.

Einnahmen.

) Personentransport	831,095. 80.
) Güter und Gepäck	18,474. 75.
) Diverse Einnahmen	11,144. 25.
Summa Fcs.	860,714. 80.

Ausgaben.

1. Kosten der Administration und allgemeine Spesen.

ıal der Central-Administration	39,131. 61.	60,930. 36.
ıal des Magazins	3,945. —	
u-Requisiten, Drucksachen	5,126. 30.	
entlichungen (Anzeigen, Bekanntmachungen, riptionen)	2,711. 55.	
ranz	2,702. 40.	
iedene Spesen	7,313. 50.	

2) Unterhaltung und Ueberwachung der Bahn.

ions-Personal	10,391. 44.
ß- und Barriere-Wächter	41,496. 24.
altung des Grundbaues	45,306. 55.
der Gräben und Böschungen	7,617. 46.
der Brücken, des Pfahlwerks der Kunstbauten	2,251 65.
Uebertrag	107,063. 34.

Unterhaltung der Umzäunung, Barrièren und Schilderhäuschen	6,566. 53.	122,584. 97.
Unterhaltung der Gebäude	7,320. 80.	
„ des Mobiliars	1,634. 30.	

3) Kosten für Ausweichungen und Stationen.

Personal der Ausweichungen und Stationen	21,753. 22.	71,882. 85.
Conducteure der Wagons	8,541. 52.	
Taglöhner	12,982. 42.	
Personal für das Gepäck	9,196. 92.	
Beleuchtung	11,979. 17.	
Heitzung und Reinigung	3,809. 70.	
Camionnage	3,619. 90.	

4) Kosten der Bewegungskraft.

Directions-Personal	8,450. —	254,180. 01.
Führung der Maschinen	26,829. 90.	
Unterhaltung der Maschinen und Tenders	59,549. 05.	
Feuerungsmaterial	96,230. 24.	
Oel, Talg, Fett und Lappen	8,274. 72.	
Wasser	12,250. —	
Verschiedene Ausgaben	2,432. 85.	
Unterhalt der Wagen	40,163. 25.	
	Wirkliche Betriebskosten	509,788. 19.

5) Besondere Kosten.

Verhältnißmäßiger Zins an den Staat	30,896. 33.	97,779. 19.
Auflagen	6,854. 60.	
Polizeicommissär und Sicherheits-Agenten	5,999. 49.	
Beisteuer an die Omnibus	54,128. 77.	
	Total-Ausgaben des Betriebs	607,467. 38.

Der zur Vertheilung bleibende Ueberschuß beträgt Fcs. 253,247. 42. welcher kleine Betrag nicht zuläßt, Zinsen zu bezahlen, da die Ausgaben für diese Bahn sich auf nahe an 18 Millionen belaufen. Auch diese Gesellschaft bewirbt sich um die Concession zur Anlage einer Zweigbahn nach Chartres.

Die Verhältniße der beiden Eisenbahnen rechtes und linkes Ufer stellen sich in nachstehender Vergleichung dar, welche in einer von Herrn Emil Perrier ausgehenden Veröffentlichung enthalten ist.

„Die Bahn auf dem rechten Ufer ist ganz vollendet, der Reinertrag ihres Betriebs deckt die Verbindlichkeiten ihrer Anlehen; der Ueberschuß, welcher dieses Jahr an die Actionäre vertheilt wurde, betrug über 150,000 Fcs. Ihr Eigenthum an Maschinen, Wagen,

6 Millionen. Die Bahn auf dem linken Ufer ist unvollendet; end drei Jahren bezahlte sie weder ihre Hauptgläubiger noch Interessen des Staats. Ihr Material und ihre Grundstücke n ihren Rechnungen für Fcs. 1,867,494 32. aufgeführt; alles , wie auch die Bahn selbst, können jeden Augenblick von den nlichen Gläubigern oder von dem Staat mit Beschlag belegt n; der Reinertrag reicht kaum zur Unterhaltung oder zu den hen Ausgaben der Vollendung hin. Seit zwei Jahren trach- Gesellschaft, ein Anlehen von 200,000 Fcs. zu machen, kann nicht dazu gelangen."

Vergleicht man die Einnahme dieser beiden Unternehmen, so er- ch, daß die Eisenbahn auf dem rechten Ufer in dem Zeitraum .. Oktober 1840 bis 31. December 1843 . Fcs. 4,211,521. ie Eisenbahn auf der linken Seite in dem chen Zeitraum . . . . „ 3,140,000. ommen hat.

Eisenbahn von St. Etienne nach Lyon.

Die Eisenbahn von St. Etienne nach Lyon hat im abgelaufenen einen sehr lebhaften Verkehr gehabt. Da die Administration enig von ihren Betriebs-Verhältnissen veröffentlicht, so ist es lich, ausführliche Details der Betriebskosten zu geben. Im einen wird der Dienst auf dieser Bahn nicht besonders rühmlich habt, indem Unfälle und Störungen zu oft vorkommen, und nach Gewinn, als nach wirklichem Gedeihen des Unternehmens tet wird. Wir entnehmen dem Journal de St. Etienne nach- e Angaben über den Betrieb vom Jahr 1843. Während 11 en im Jahr 1843 wurden auf der Bahn 565,860 Tonnen güter, Kohlen ꝛc. transportirt. Im ersten Semester (5 Monate) 220,233 und im zweiten 302,718, in Summa 522,951 Per- befördert. Die Einnahme betrug in den 11 Monaten Fcs. 215 76. Die Unkosten beliefen sich auf 50%. Nach Ausglei- weiterer Kosten verblieb ein Ueberschuß von 758,902 Fcs. 38 Cts. ctien vom Hauptcapital erhielten außer der gewöhnlichen Ver- von 4% noch eine Dividende von 152 Fcs. 50 Cts.

auch an Brücken, welche als Uebergänge der Bahn dienen, sind als nöthig erkannt, und deren Kosten=Anschläge genehmigt worden.

Eisenbahn von Andrésieux nach Roanne.

Im Jahr 1843 hat diese Eisenbahn eine vermehrte Einnahme von Fcs. 88,441. 02 Cts. gehabt. Die Gesammt=Einnahme betrug Fcs. 608,033. 69 Cts., die Ausgaben Fcs. 497,053. 34 Cts. welche sich in nachstehenden Posten detailliren.

Einnahme.

Beförderung von 37,614 Reisenden	Fcs.	103,991. 95.
Transport von 55,767 Tonnen Gütern	„	423,558. 70.
„ von Handelsgegenständen, verschiedene Einnahmen, Pachten und Verkauf von ausgedientem Material mitinbegriffen	„	80,483. 04.
Summa	Fcs.	608,033. 69.

Ausgaben.

Allgemeine Kosten zu Roanne	Fcs.	51,624. 73.
Unterhaltung der Bahn	„	71,600. 02.
Unterhaltung des Materials	„	84,012. 45.
Unterhaltung der Güterwagen und Diligencen	„	255,593. 11.
Gewinn und Verlust	„	11,136. 22.
Administration zu Paris	„	23,086. 81.
Zusammen	Fcs.	497,053. 34.

Hieraus ergibt sich ein Ueberschuß von Fcs. 110,980. 35 Cts. Die Activa und Passiva vergleichen sich folgendermaßen.

Activa.

Die Eisenbahn, ihre Zugehörungen und die Grundstücke, welche der Gesellschaft gehören		4,575,774. 94.
Das Material aller Art		848,122. 39.
Die Vorräthe im Magazin		190,918. 18.
Baar in Cassa	102,562. 84	139,016. 99.
Laufende Debitoren	36,454. 15	
Total der Activa		5,753,832. 50.

Passiva.

Bevorrechtete Schulden	5,430,202. 56.
Von der alten Gesellschaft zu liquidiren	33,382. 11.
Laufende Schuld	149,968. 12.
Total der Passiva	5,613,552. 79.
Differenz der Activa gegen die Passiva	140,279. 71.

Eisenbahn von Paris nach Rouen.

Die Eisenbahn=Anlage von Paris nach Rouen, welche in sehr : Zeit von einem Englischen Ingenieur Locke ausgeführt wurde, n gelungenes Werk, und ganz geeignet, den Interessenten nden Nutzen zu bringen.

Das ganze Unternehmen, welches den 9. Mai 1843 dem Ver= ibergeben worden ist, erforderte mit allen seinen Zubehörungen ım 31. März 1844 die Summe von Fcs. 49,882,653. 75 Cts.

leber den Geschäftsbetrieb wird den Actionären halbjährlicher ıt erstattet.

ım ersten Semester, vom 9. Mai bis 30 September 1843 ı folgende Einnahmen statt:

) 285,726 Reisende	Fcs.	1,880,523. 45.
) Einnahme für Gepäck	„	68,343. 25.
) Articles de Messagerie	„	79,390. 07.
) Transport von Equipagen . . .	„	22,623. 50.
) Transport von Pferden, Schlachtvieh, Hunden	„	7,057. 80.
) Frachtgüter	„	107,799. 40.
) Diverse Einnahmen	„	1,067. 08.
) Zinsen vom 9. Mai bis 30. September	„	11,568. 80.
Summa aller Einnahmen	Fcs.	2,178,373. 35.

Die Betriebs=Ausgaben, welche sich in drei Haupt=Rubriken , betrugen für den Zeitraum vom 9. Mai bis 30. Septbr. Fcs. 868,515. — Die erste Rubrik, welche die besonderen für das Unternehmen begreift, nahm allein schon eine be= de Summe weg, nämlich:

) Abgaben an den Staat den Zehntheil .	Fcs.	72,092. 60.
) Zinsen an den Staat für dessen Darlehen	„	104,333. 32.
Zahlung an die Gesellschaft von St. Germain	„	123,987. 2.
Diverse	„	2,317. 25.
	Fcs.	302,730. 19.

n zweiten Semester, 1. October 1843 bis 31. März 1844 ich die Einnahme auf Fcs. 2,290,976. 59 Cts.

3) Articles de Messagerie	„	122,477. 80.
4) Equipagen	„	18,065. 00.
5) Transport von Pferden, Schlachtvieh und Hunden . .	„	17,159. 60.
6) Güterfrachten	„	466,000. 34.
7) Diverse Einnahmen	„	964. 08.
8) Zinsen Einnahmen	„	10,788. 62.
Summe der Einnahmen	Fcs.	2,290,076. 59.

Die Ausgaben für das letzte Halbjahr betrugen Fcs 1,172,066. 98. nämlich:

Cap. 1. Kosten des Betriebs.

Contributionen und Patente	5,872. 15.	390,875. 16.
Auflagen des Zehnten	59,590. 19.	
Licenzabgabe, Betriebs-Erlaubniß, Kosten auf der Polizei-Präfectur	2,170. 18.	
Interessen für das Darlehen des Staats	192,500. 00.	
Zahlung an die Gesellschaft von St. Germain . .	130,742. 64.	

Locomotivkosten und Unterhaltung der Wagen.

Locomotivkosten	344,041. 44.	393,078. 69.
Unterhaltung der Wagen	49,037. 25.	

Cap. 3. Allgemeine Ausgaben.

Administrations-Rath	50,000. 00.	388,113. 13.
Secretaire, Chefs und Beamte der Administration	38,121. 40.	
Ingenieure	4,500. 00.	
Chefs der Ausweichungen, Empfänger und Stationsbeamte, Conducteure, Factoren u. Taglöhner	135,355. 04.	
Bahnpolizei, Wärter, aiguilleurs und Aufseher .	67,700. 53.	
Drucksachen und Billets	6,913. 62.	
Veröffentlichungen	1,374. 60.	
Briefporto	1,095. 53.	
Kosten der Stationen und Werkstätten	57,169. 64.	
Büreaukosten (Papiere, Heizung und Beleuchtung)	4,964. 17.	
Commissions de banque	6,761. 65.	
Vergütungen für Beschädigungen und Krankheiten	2,814. 90.	
Miethe	5,625. 00.	
Allgemeine Kosten	2,867. 05.	
Assekuranz	2,850. 00.	
Summe der Ausgaben		1,172,066. 98.

Werden bei den Einnahmen die eingegangenen Zinsen in Abzug gebracht, so verbleiben reine Einnahmen des Betriebs vom 9. Mai 1843 bis 31. März 1844 . . . . Fcs. 4,445,158. 44.
die Ausgaben . . . . „ 2,040,582. 06.

Mithin ein Ueberschuß von Fcs. 2,404,576. 38.

u den bereits angeführten Einnahmen der beiden Zeitperioden
n noch die Betriebs-Ergebnisse vom 1. April bis 8. Mai
s. 659,970. 60 Cts., wodurch die Gesammt-Einnahme des
Jahres sich auf Fcs. 5,106,093. 12 Cts. stellt, und nach
aller Kosten und Zinsenzahlungen an den Staat, für das
apital ad 36,000,000 Fcs. einen Nutzen von 7½ % übrig
wovon 6½ % als Zinsen und Dividenden und 1% zur
und Amortisation verwendet werden.

e für den Bau der Bahn aufgebrachten Capitalien bestehen in:

00 Actien à Fcs. 500	Fcs. 36,000,000.
lehen von dem Staat	" 14,000,000.
	Fcs. 50,000,000.

Einnahmen werden im Jahr 1844 sich gegen 1843 be-
erhöhen.

der nachstehenden Uebersicht wird ersichtlich, daß die ersten
ge nach dem 8. Mai schon eine Vermehrung von Fcs. 127,257
n.

	1843:	1844:
en 9. —	11,080 Fcs. 40 Cts.	22,064 Fcs. 40 Cts.
10. —	10,367 " 95 "	22,666 " 85 "
11. —	12,049 " 40 "	24,461 " 65 "
12. —	11,094 " 25 "	23,113 " 75 "
13. —	12,641 " 80 "	22,627 " 40 "
14. —	13,882 " 65 "	23,482 " 25 "
15. —	12,740 " 60 "	23,952 " 20 "
16. —	11,995 " 90 "	25,514 " 20 "
17. —	11,086 " 10 "	19,030 " 10 "
18. —	12,216 " 75 "	23,247 " 45 "
19. —	9,172 " — "	18,644 " 05 "
20. —	11,880 " — "	18,660 " 50 "
	140,207 Fcs. 80 Cts.	267,464 Fcs. 80 Cts.

Die wirklichen Betriebs-Einnahmen für den Zeitraum vom 9. Mai 1843 bis 8. Ma[i] 1844 ergeben sich aus nachstehender Tabelle:

	Zahl der Reisenden.	Plätze.	Gepäck.	Messageries.	Wagen.	Thiere.	Güter.	Total.	
Vom 9. Mai bis 30. Septbr. 1843.	285726	1880523. 45	68343. 25	79390. 07	22623. 50	7057. 80	107799. 40	2166834. 55	145 Ta[ge]
Vom 1. Octbr. 1843 bis 31. März 1844.	248963	1558067. 80	98553. 35	122477. 80	18065. 00	17159. 60	466000. 34	2279287. 97	183 "
Vom 1. April bis 8. Mai 1844.	75180	467844. 25	26704. 65	27506. 05	3878. 00	6316. 40	127721. 25	659970. 60	38 "
	609869	3906435. 50	191601. 25	229373. 92	44566. 50	30533. 80	701520. 99	5106093. 12	

Eisenbahn von Paris nach Orléans.

iese Eisenbahn wurde vor der Vollendung der ganzen Linie Orleans, während einiger Jahre bis Corbeil benutzt. Am i 1843 wurde die Bahn bis Orleans dem Verkehr über= Auch dieses Unternehmen wird den Actionären sehr nutz= d sein, indem es eine sehr gründliche Ausführung erhielt ch praktischen Regeln verwaltet wird.

ich den Mittheilungen, welche den Actionären gemacht wor= tragen die Ausgaben für die Bahnanlage und deren weitere rnisse bereits nahe an 50 Millionen Franken. Mit Inbe= r Zweigbahn nach Corbeil wurden vom 4. Mai 1843 bis 1844: 1,330,649 Reisende befördert, und Fcs. 5,803,182. vereinnahmt.

Einnahmen.

Personentransport	4,362,492. 93.
15,867,965 Kilogr. Gepäck und Boten= frachten	477,525. 80.
65,766,300 Kilogr. Frachtgüter, vom September anfangend	790,049. 61.
2113 Wagen incl. der öffentlichen Wagen (12 Messagerien per Tag)	104,115. 30.
1478 Pferde	21,734. —
10186 Hunde	10,272. 25.
Diverse Thiere	18,394. 84.
Diverse Einnahmen	18,597. 91.
Total=Einnahme Fcs.	5,803,182. 64.

den nachstehenden Uebersichten ergeben sich die verschiedenen n und Ausgaben während der einzelnen Jahre.

Einnahmen.

Be- trieb	Reisende Zahl	Reisende Einnahme	Gepäck und Güter Gewicht in Kilogr.	Gepäck und Güter Einnahme	Wagen und Pferde Zahl der Wagen	Wagen und Pferde Zahl der Pferde	Wagen und Pferde Einnahme	Zufällige Ein- nahmen	Gesammt- Einnahme	Be… ku…
1840	198,213	245,264. 10	1,018,047	11,778. —	—	—	— —	— —	257,042. 10	Lin… E…
1841	866,159	1,076,298. 05	9,368,253	80,534. —	622	618	12,825. —	2428. 52	1,172,085. 57	i…
1842	841,529	1,074,138. 20	12,026,559	101,043. 20	834	1023	19,136. —	6620. 16	1,200,937. 56	i…
1843	1,176,818	3,410,284. 88	43,780,738	736,368 23	1881	1188	111,919. 65	4866. 62	4,263,437. 38	Lini… beil… Mai… und… von… u. D… v. 4… bis 3… 18…
	3,082,719	5,805,985. 23	66,193,597	929,723. 43	3337	2829	143,880. 65	13,915. 30	6,893,504. 61	

Betrieb	Abgaben an den Staat	Beisteuer an die Omnibus	Assekuranz und Unterhaltung der Gebäude	Personal von allen Zweigen des Betriebs.	Material von allen Dienstzweigen mit Ausnahme der Werkstätten.	Kosten der Zugskräfte. Verbrauch	Kosten der Zugskräfte. Unterhalt der Maschinen, Tender und Wagen	Allgemeine Ausgaben	Bemerkungen
1840	12,308. 93	5400. —	410. 61	78,469. 18	68,124. 57	62,451. 75	24,471. 84	251,636. 88	Linie von Corbeil.
1841	54,102. 93	11,599. 90	10,080. 56	222,084. 76	181,311. 33	208,247. 41	102,361. 22	789,788. 11	idem.
1842	55,430. 36	10,962. 70	12,458. 69	204,616. 20	112,980. 09	156,055. 04	103,613. 51	656,116. 69	idem.
1843	145,410. —	63,888. 20	21,903. 71	626,449. 44	467,206. 41	423,894. 92	227,994. 13	1,976,746. 81	Linie v. Corbeil bis 3 Mai 1843 u. Linien v. Corbeil und Orleans v. 4 Mai bis 31. December 1843.
	267,252. 22	91,850. 90	44,853. 57	1,131,619. 58	829,622. 40	850,649. 12	458,440. 70	3,674,288. 49	

Bayerische Staatsbibliothek

werden hauptsächlich Locomotiven von Robert Stephenson benutzt.

Da das erste Betriebs-Jahr bei größeren Eisenbahnanlagen keinen bestimmten Anhaltspunkt gibt, indem die Unkosten, namentlich was Unterhalt der Bahn und der Zug- und Transportkräfte betrifft, in diesem Zeitraum weniger sind, als in späteren Jahren, so werden erst die folgenderen Nachweisungen über den Verkehr der Eisenbahnen von Paris nach Orleans und Rouen den richtigen Maßstab für deren Beurtheilung geben.

Nach dem Rechnungsabschluß vom 9. Februar 1844 theilen sich die bereits gemachten Ausgaben für die ganze Bahn, von Paris nach Orleans, mit Inbegriff der Zweigbahn nach Corbeil, in einer Gesammt-Länge von 133 Kilometres, in die nachstehenden Rubriken:

Bezeichnung der Kapitel.		Anschlag von 1842	Wirkliche Ausgaben
1. General-Administration, Arbeits-Personal, Kosten der Pläne und Risse, verschiedene Ausgaben		1,800,000.—	1,798,583.08
2. Terrain-Acquisitionen und Entschädigungen aller Art		6,930,000.—	7,175,000.00
3. Terrassements und Versandung oder Versteinung der Bahn		10,420,000.—	10,436,087.43
4. Kunstbauten, Uebergänge, Wächterhäuser . . .		4,710,000.—	4,530,226.88
5. Herstellung von 2 Hauptbahnen und dazu gehörigen Nebenbahnen	12,850,000.—		
Material für den Dienst der Bahnen in den Ausweicheplätzen der Reisenden und Güter und in den Werkstätten und Waaren-Magazinen, (Drehscheiben, Ausweichungen und Kreuzungen). . .	862,000.—		
	13,712,000.—	13,712,000.—	13,616,260.—
Uebertrag . . .		37,622,000.—	37,556,157.33

Bezeichnung der Kapitel.		Anschlag von 1842	Wirkliche Ausgaben
Uebertrag . . .		37,622,000.—	37,556,157.39
der Bahn gehörige Bauten.			
auten für die Ausweicheplätze r Reisenden und Güter, für die teliers und die Remisen der aschinen und Wagen, und für s Administrations-Gebäude .	4,448,000.—		
rrieren oder Umzäunung der ahn, Pflanzung von lebendigen ecken, Weiden	410,000.—		
asen der Böschungen, Wasserleitungen, Brunnen, Schilderuschen, Werkzeug der Bahnffseher und verschiedene Ausben	252,000.—		
	5,110,000.—	5,110,000.—	5,547,357.06
terial:			
triebs-Material für den Dienst r Reisenden und den der Güter	4,738,000.—	4,738,000.—	5,336,787.70
rkzeug für die Werkstätten, obiliar der Ausweicheplätze und tationen	430,000.—	430,000.-	512,666.73
	5,168,000.—		
		47,900,000.-	48,952,968.88
die Actionäre schuldende Zinsen während r Dauer der Arbeiten, Ausgleichung der Ergnisse von den Theilen der Linie, welche nach o nach dem Verkehr übergeben wurden . .		1,300,000 —	607,415.46
		49,200,000.—	49,560,384.34

Da das französische Eisenbahnwesen nunmehr in ein neues Sta- tritt und interessante Ergebnisse hoffen läßt, so werden wir die- in besonderen Mittheilungen besprechen, und dabei ausführlicher eueren Bahnanlagen berühren, als in den vorliegenden Berichten, Hauptzweck allein war, die Ergebnisse der bis jetzt ausgeführten ren Bahnanlagen, anzugeben.

Belgische Eisenbahnen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Dechamps, hat im Februar d. J. den Kammern eine ausführliche Uebersicht vorgelegt, welche Stand und Ergebnisse der belgischen Eisenbahnen betrifft.

Es sind diese Mittheilungen von großem Interesse, indem solche nicht allein Alles, was Bezug auf Anlage und Betrieb dieser für Belgien so wichtigen Werke hat, auf das klarste und vollständigste nachweiset und erörtert, sondern auch ausführlich die Verwaltungs-Normen beleuchtet, nach welchen das Ganze in allen seinen Einzelnheiten überwacht und geleitet wird.

Der Umfang dieser Mittheilungen und der dazu gehörenden Anlagen ist zu ausgedehnt, um unserem Berichte vollständig eingeflochten zu werden und wir müssen uns auf einen Auszug daraus beschränken.

Während des Jahres 1843 waren 96½ Lieues (482¾ Kilomet.) Eisenbahnen dem Verkehr übergeben.

Die Ausgaben aller Art für die bis 31. Decbr. 1843 in Ausführung begriffenen Eisenbahnen beliefen sich auf Fcs. 137,573,077. 28 Cts. nämlich:

a) Decretirte Bahnanlagen	Fcs.	107,279,296. 36.
b) Bahnhöfe und sonstige Gebäulichkeiten .	„	9,569,870. 72.
c) Zug- und Transportmittel	„	16,824,746, 12.
d) Allgemeine Unkosten ꝛc.	„	3,899,164. 08.
Total	Frcs.	137,573,077. 28.

Die Total-Einnahme pro 1843 belief sich auf Fcs. 9,041,268. 76. Die Betriebs-Ausgaben betrugen Fcs. 5,400,000. —

Beförbert wurden 3,085,349 Reisende in nachstenden Abtheilungen:

I. Classe Diligencen	310,306.
II. „ Chars-à-bancs	854,398.
III. „ Waggons	1,906,389.
Militaire und außergewöhnliche Transporte	14,256.
Total der Reisenden	3,085,349,

e	9,543,625 Kilo.
oder Päcke Geld	23,550 „
ındises de Diligence	192,193 „
	25,109,211 „
ındises roulage-Transport von Station zu tation	333,453,820 „
gen	3000 Stck.
. . . .	1700 „
s Vieh	8609 „
s Vieh . . . . , ...	33,562 „
. . . .	75 „

n Jahr 1842 wurden 2,716,775 Civil-Reisende und 7329 Mili- der außergewöhnliche Reisende befördert, zusammen 2,724,104; also 361,000 im Jahr 1843 mehr befördert worden. Gepäck 1843 1,331,000 Kilogr. mehr transportirt. Der Transport inen Frachtstücken betrug 10,000 Kilogr. weniger, dagegen der roßen Frachtgütern 12 Millionen Kilogr. mehr, eine Vermeh- welche aus der Herabsetzung des Tarifs entsprungen ist. Der hied auf die Geldsendungen und Wagen ist ganz unbedeutend. ıhr 1842 wurden nur 854 Pferde, 4107 Stück großes Vieh und Stück kleines Vieh befördert. Der beträchtlichste Unterschied bei den großen Frachtgütern statt; der Verkehr dieses Trans- teigerte sich von 194,185 auf 333,353 Tonnen.

ie Gesammtmasse der im Jahr 1843 bewirkten Transporte von ı, Wagen und Vieh, wovon das Gewicht nicht angegeben ist, gt, wenn man sie nach Wagen berechnet, 400 Millionen Kilogr., einahe das Doppelte der Transporte vom vergangenen Jahr. wichtig zu bemerken, daß dieses Steigen des Verkehrs noch im nen ist. In dieser Hinsicht übertrifft die Eisenbahn alle Erwar- , um so mehr, als diese Transporte unter Bedingungen und isen bewirkt wurden, welche für den Ackerbau, die Industrie und ndel außerordentlich günstig sind. Die Gesammt-Einnahmen von eliefen sich auf Fcs. 9,041, 268. 76. nämlich:

Militair und außergewöhnliche Transporte	[illegible]
Gepäck und sonstige Bagagen	340,832. 21.
Güter und Geldtransport	3,207,458. 98.
Außergewöhnliche Erträgnisse	10,718. 37.

Von dieser Summe von Francs 9,041,268. 76 Cts. sind Fcs. 46,829. 53 Cts. abzuziehen, welche der französischen Administration von den auf den internationalen Sectionen gemachten Einnahmen gebühren, so daß die Erträgnisse der Eisenbahnen für Rechnung des Schatzes 8,994,439 Fcs. 23 Cts. oder etwas weniger als 9 Millionen gewesen sind. Im Jahr 1842 betrugen die Einnahmen 7,458,774 Fcs. 29 Cts.; es stellt sich also im verflossenen Jahre ein Mehrbetrag von Fcs. 1,535,665. — heraus.

Seit dem Jahr 1835, der Eröffnungs-Periode der ersten Section der Eisenbahn, haben die Einnahmen folgendermaßen zugenommen:

1835	268,997. 50.
1836	825,132. 82.
1837	1,416,952. 94.
1838	3,097,833. 40.
1839	4,249,825. 04.
1840	5,335,167. 05.
1841	6,226,333. 66.
1842	7,458,774. 29.
1843	8,994,439. 23.

Das Bemerkenswertheste bei dieser Zunahme der Einnahmen ist vielleicht der sich immer mehr vergrößernde Theil, mit welchem die Erträgnisse für den Transport des Gepäcks, der Güter &c. aufgeführt sind. Erst ihm Jahr 1837 fing man mit der Einrichtung dieses Transports an, in den folgenden Jahren wurde er erweitert, vervollständigt, und hat nun eingetragen:

Im Jahr 1837	16,994. 36	oder	$1^1/_5$ %	der	Gesammt-Einnahme.	
„ „ 1838	162,015. 57	„	$5^1/_4$ %	„	„	„

„ 1840 — 1,278,744. 34 „ 23¾ % „ „ „
„ 1841 — 2,112,136. 03 oder 34 % „ „ „
„ 1842 — 2,732,756. 86 „ 36½ % „ „ „
„ 1843 — 3,548,291. 19 „ 39 % „ „ „

:s wurden, wie bereits bemerkt, im vergangenen Jahr 3,071,093 Reisende mit Anschluß von 14,256 Militairs rc. befördert. Die :ilung in die verschiedenen Wagenklassen betrug auf 100: für ncen 10; für Chars-à-bancs 28 und für Waggons 62. Die iven Zahlen des vorhergehenden Jahres waren 9½, 25 und Im Jahr 1843 ergab sich also eine Verbesserung.

)er durchschnittliche Ertrag für einen Reisenden hat nur sehr :utende Veränderungen erlitten. Bei den Diligencen vermin- sich die mittlere Einnahme von 4 Fcs. 23, auf 4 Fcs. 20 Cts.; rtrag der Chars-à-bancs und Waggons war in den beiden n ganz derselbe, nämlich: 2 Fcs. 35 Cts. und 1 Fcs. 12 Cts. durch die Verbesserung, welche sich in der Eintheilung heraus- erhöhte sich die Durchschnitts-Einnahme für den Reisenden von 72 Cts. auf 1 Fc. 78 Cts.

;m Jahr 1842 betrug die Einnahme der in Diligencen beför- Reisenden 23 pCt. von der Gesammt-Einnahme für den Trans- er Civil Reisenden; das Verhältniß im Jahr 1843 war 23¾ pCt. n Chars-à-bancs stieg sie von 34¼ auf 37 pCt. und in Folge verminderte sie sich bei den Waggons von 42¾ auf 39¼ pCt.

lußer der angegebenen Total-Einnahme wurden auch noch zum eil der Staats-Casse aus dem Erlös von verkauften gefun- Gegenständen, Verpachtungen von Gras, Grundstücken rc. 30,602. 51. eingenommen, und alle Dienstleistungen für die :ung, Post rc., welche auf 160,000 Fcs. angeschlagen werden, rgend eine Vergütung bewerkstelligt.

)ie Betriebs-Ausgaben für 1843 werden von dem Minister der ichen Arbeiten auf Fcs. 5,400,000 angegeben, und erweisen sich achstehenden vier Hauptrubriken und deren Details:

Art der Ausgaben.

Art. I.

General-Administration.

	Summe
Gehalte der angestellten Beamten	159,050.87
Veränderliche Besoldungen	14,348.33
Vergütungen für Reise- und Büreaukosten	2,455.00
Lohn der Arbeiter	6,817.65
Entschädigungen, Belohnungen, Unterstützungen	6,037.40
Miethe der Directions-Büreaux, Contributionen	6,300.00
Büreau-Requisiten	14,771.38
Drucksachen	79,264.61
Mobiliar	4,308.61
Neben-Ausgaben	15,957.97
Total	309,311.83

Art. II.

Unterhaltung der Bahnen und Stationen.

Gehalte der Functionäre und Angestellten	91,508.39
Veränderliche Besoldungen	16,760.00
Vergütung für Reise- und Büreaukosten	2,425.00
„ für außergewöhnliche Arbeiten, Belohnungen, Unterstützungen	275.30
Anschaffung von Holz-Unterlagen	178,579.78
„ von Schienen, Nägeln, Bolzen ꝛc.	121,683.49
„ von verschiedenen Materialien	„ „
Arbeits- und Taglohn zur Unterhaltung der Bahnen ꝛc.	951,897.36
Anschaffungen und Reparaturen von Werkzeug und Geräthschaften	317.82
Verschiedene und außergewöhnliche Ausgaben	7,595.60
Total	1,371,042.74

Art. III.

Locomotivkosten und Unterhaltung des Materials.

Besoldungen der Funktionäre und Angestellten	129,069.98
Veränderliche Gehalte	23,601.67
Vergütungen für Reise- und Büreaukosten	622.50
Werkmeister, Maschinisten ꝛc.	760,463.72
id. Arbeiter ꝛc. des Arsenals	179,917 47
Arbeiter der Coak-Oefen	42,628.38
Entschädigungen, Prämien, Belohnungen, Unterstützungen	26,923.23
Transport	1,163,2[illegible]6.95

Transport . . .	1,163,226.95
ffung von Coak und Steinkohlen	640,598.16
. von Brennholz	16,005.58
ere: Anschaffung von Gallipoli-Oel 2c.	120,094.58
ung: id. von Werg, Seife 2c.	38,040.79
htung: id. von geläutertem Oel 2c.	71,601.64
ffung von Seil, Bindfaden 2c.	29,600.03
. von Ersatzstücken für Locomotive	130,930.67
. id. für Wagen	3,134.95
. von Messingröhren	60,072.75
. von Achsen für Locomotive	37,525.99
. id. für Wagen	14,243.85
. von Radreifen für Locomotive	12,526.81
. id. für Wagen	24,630.64
. von Rottings und Federn	997.50
von Metallen, Kupfer, Blei 2c.	68,148.25
. von verschiedenen Holzarten	39,742.67
. von Wagen-Garnituren	19,756.78
. von Farben, Firniß 2c.	13,106.61
. von Werkzeug und Geräthschaften	49,011.57
. von Laternen, Spiegellampen 2c.	5,415.75
. von Holzschrauben, Eisendraht 2c.	20,005.03
edene Arbeiten, außergewöhnliche Ausgaben	74,171.33
Total . . .	2,652,588.88

Art. IV.

Transportkosten.

tion und ntrole	Gehalte der Functionäre	32,279.98
	Vergütung von Reisekosten 2c.	9,858.33
emeine nskosten	Stationschefs, Angestellte 2c.	142,093.60
	Ergänzungs-Gehalte	5,646.67
	Lohn der Arbeiter	66,275.59
ungen der Zugwächter		175,452.53
mekosten für	Reisende: Gehalt der Angestellten	47,433.98
	Bagage id.	32,272.45
	kleine Güter id.	73,149.15
	große Frachtgüter id.	53,361.66
halte er eiter	für Bagage	73,429.97
	für kleinere Frachtstücke	41,184.02
	für große id.	155,574.07
digungen, Belohnungen und Unterstützungen		8,166.56
für Fuhrlohn		129,979.35
digungen für Verluste und Beschädigungen		7,777.11
ethe und Contributionen		5,269.84
dene Ausgaben		7,851.69
	Total . . .	1,067,056.55

Bezeichnung der Artikel.

	Total der Ausgaben
Artikel I.	
General=Administration	309,311.83
Artikel II.	
Kosten der Bahnen	1,371,042.74
Artikel III.	
Locomotivkosten	2,652,588.88
Artikel IV.	
Transportkosten	1,067.056.55
Total . . .	5,400,000.—

Die Betriebs=Ausgaben für jede ausgeführte Wegstunde der Bahn betragen Fcs. 55,958. 54 Cts, für jede durchlaufene Wegstunde Fcs. 14. 39. nämlich:

	Ausgaben.	
	für die ausgeführte Wegstunde	für die durchlaufene Wegstunde
Art. 1. General=Administration	3,205.31	0.82
Art. 2. Kosten für Unterhaltung der Bahnen und Stationen	14,207.69	3.66
Art. 3. Locomotivkosten und Unterhaltung des Materials	27,487.96	7.07
Art. 4. Transport= und Einnahmekosten .	11,057.58	2.84
Total . . .	55,958.54	14.39

Die Heizung der Lokomotiven, welche 375,434 Stunden durchliefen, erforderte 24,901,625 Kilogr. Coak.

Die durchlaufene Wegstunde erforderte im Durchschnitt 66⅓ Kilgr. während im Jahr 1840 und 1841 $98^{15}/_{100}$ Kilogr. verbraucht wurden.

Erspart wurden an Brennmaterial im Jahr 1843 mehr denn Fcs. 312,000, welche nach Abzug von Fcs. 19,276. 20 Cts., die als Prämien an die Locomotivführer bezahlt wurden, einen Gewinn von Fcs. 293,000 übrig ließen. Die Anschaffungskosten für Coake stellten sich auf Fcs. 26. 54 Cts. für die 1000 Kilogr.

…inien	Transport von			
	Reisenden	Gütern	Sand	Total
…Norden . . .	41,086	8,917	242	50,245
…Westen . . .	114,653	11,892	"	126,545
…Süden	58,375	18,811	"	77,186
…Osten	57,325	44,300	275	101,900
…Vesdre-Thal	7,858	11,619	81	19,558
Total . . .	279,297	95,539	598	375,434

…lm 1. Januar 1843 befand sich in dem Hauptmagazin zu Mecheln …rschiedenen Vorrathsstücken ein Werth von Fcs. 1,392,703. 54 Cts.

…Die nachstehende Uebersicht weißt am Schlusse des Jahres 1843 … Werthanschlag von Fcs. 1,010,614. 33 Cts. nach.

	Gegenstände zum Betrieb bestimmt, und bezahlt aus den Fonds des Budgets.	Gegenstände, bestimmt zur Construction des Materials und der Linien, und bezahlt aus den Fonds des Anlehens.
…Categorie	62,531.28	13,081.68
"	17,327.74	31,679.07
"	35,265.04	203,797.29
"	6,031.88	101,754.37
"	102,805.39	"
"	81,605.17	199,741.35
"	"	"
"	56,359.70	271,633,95
"	269,544.87	51,845.41
"	58,931.39	18,331.76
"	39,066.50	55,221.10
"	24,645,53	20,471.86
"	"	5,786.10
"	8,800.00	74,355.90
… 1. Januar 1844 . . .	762,914.49	1,047,699.84
Total . . .	1,810,614.33	

nachstehende Ergänzungen:

Sectionen	Ursache der Ergänzung	Schienen von 4 portées	Schienen von 5 portées	Schienen von 6 portées	Chairs: Fugenchairs	Chairs: Zwischenchairs	Chairs: Uebergangschairs	Nägel	Keile
Brüssel=Malines	Bruch	7	30	2	463	410	31	562	2692
	Abnutzung	9	102	—	—	—	—	—	—
Malines=Antwerpen	Bruch	11	18	9	298	222	66	850	1895
	Abnutzung	5	38	16	—	—	—	—	—
Malines=Termonde	Bruch	—	34	4	415	411	5	287	629
	Abnutzung	—	8	—	19	14	—	—	23
Termonde=Gand	Bruch	8	58	4	290	282	—	516	1587
	Abnutzung	—	112	—	78	296	—	738	542
Gand=Bruges	Bruch	13	72	4	113	103	5	1257	1947
	Abnutzung	—	20	7	20	29	—	71	40
Bruges=Ostende	Bruch	3	12	—	49	92	7	1111	1119
	Abnutzung	—	5	—	4	7	—	115	98
Gand=Courtray	Bruch	—	43	2	97	142	6	425	858
	Abnutzung	—	9	—	43	55	—	40	178
Courtray=Tournay	Bruch	3	8	—	422	273	2	927	988
	Abnutzung	—	—	—	—	—	—	—	—
Malines=Louvain	Bruch	—	1	—	352	203	14	822	7126
	Abnutzung	14	97	26	—	—	—	—	—
Louvain=Tirlemont	Bruch	1	14	1	199	220	6	1556	4660
	Abnutzung	6	85	20	—	—	—	—	—
Tirlemont=Waremme	Bruch	3	31	1	579	485	25	2784	4090
	Abnutzung	46	288	87	—	—	—	—	—
Waremme=Ans	Bruch	16	6	—	333	297	17	1971	1785
	Abnutzung	32	190	107	—	—	—	—	—
Landen=St=Trond	Bruch	—	—	9	45	72	12	1176	896
	Abnutzung	6	64	—	—	—	5	—	—
Brussel=Tubise	Bruch	—	33	1	183	312	20	273	277
	Abnutzung	—	20	—	—	—	—	245	425
Tubise=Soignies	Bruch	—	42	—	619	705	2	357	659
	Abnutzung	—	24	—	—	—	—	483	904
Soignies=Mons	Bruch	—	33	—	514	536	1	548	471
	Abnutzung	—	25	—	—	—	—	651	709
Mons=Quievrain	Bruch	—	—	—	598	573	22	181	310
	Abnutzung	—	—	—	—	—	—	186	571
Total	Bruch	65	435	37	5,569	5,338	241	15,603	31989
	Abnutzung	118	1,087	263	164	401	5	2,529	3490

3 Locomotive (wovon 25 in Reparatur).
3 Tender,
5 verschiedene Personenwagen,
4 Wagen für Holz, Eisen, Kohlen ꝛc.
3 Viehwagen,
1 Pferdewagen,
3 Wagen zum Transport von Equipagen,
0 Gepäckwagen,
geschlossene Güterwagen.
diverse Waggons.

Unter den Locomotiven befinden sich 23 mit 14zölligem, 14 mit
ligem, 49 mit $12^{1}/_{2}$zölligem, 40 mit 12zölligem und 17 mit 11zöl-
Cylinder. Die 606 Personenwagen, worunter am Schlusse des
es 1843 148 in Reparatur waren, bestehen aus zwei königlichen
en, und 6 Berlinen, 95 Diligencen, und 186 Chars-à-bancs mit
fenstern, 6 gewöhnlichen Chars-à-bancs, 171 bedeckten und 133
eckten Waggons, 2 Diligencen und 5 Chars-à-bancs zum Brief-
ienst.

Vergleicht man die beiden Jahre, 1. Jan. 1843 mit 1. Jan. 1844,
gibt sich für letzteren Zeitpunkt eine Vermehrung des Materials
4 Lokomotiven, 11 Tendern, 92 Personenwagen, 362 Güter-
und 54 sonstigen Transportwagen.

Die umstehende Tabelle erläutert den Stand und die Ergebnisse
lgischen Bahnen vom Jahr 1835 bis Ende 1843.

Zahl der im Betrieb stehenden Kilometer, am 31. December	Kosten der Ausführung am 31. December für die im Betrieb stehenden Linien. Total	Kosten der Ausführung am 31. December für die im Betrieb stehenden Linien. pr Kilometer	Zahl der Lieues von 5 Kilometer, durchschnittlich im Betrieb während des ganzen Jahres	Capital des Etablissements, nutzbar gemacht durch den Betrieb in Bezug auf ein ganzes Jahr. Total	Allgemeine Betriebs = Einnahmen. Total	Allgemeine Betriebs = Einnahmen. pr Betriebs=Meile	Allgemeine Betriebs = Ausgaben. Total	Allgemeine Betriebs = Ausgaben. pr Betriebs=Meile	Ueberschuß der Einnahmen gegen die Ausgaben des Betriebs. Total
20	1,929,767.55	96,488.38	$2\frac{2}{3}$	1,286,511.73	263,997.50	100,874.06	168,772 73	63,289.77	100,224.77
44	5,815,416.34	132,168.55	$7\frac{2}{20}$	4,758,067.80	825,132.85	114,601.78	431,135.67	59,879.95	393,997.18
143	18,253,149.31	127,644.40	18	11,567,135.52	1,416,982.94	78,721.27	1,189,863.34	66,103.52	227,119.60
256	35,587,228.51	139,012.61	$40\frac{1}{2}$	23,126,885 03	3,097,833 .40	76,489.71	2,748,649.39	67,867.88	349,184.01
309	49,740,247.90	160,971.67	$54\frac{1}{3}$	43,709,810.04	4,249,825.04	78,222.43	3,078,978.65	56,671.79	1,170,846.39
332	62,144,583.83	187,182.48	$64\frac{1}{2}$	60,397,547.33	5,335,167.05	82,715.76	3,254,511.23	50,457.53	2,080,655.82
378	75,594,248.06	199,984.78	$67\frac{3}{4}$	67,794,810.42	6,226,333.66	91,901.60	4,353,826.32	64,263 12	1,872,507.34
438	95,530,576.63	218,106.34	$79\,^{2}/_{20}$	86,370,110.64	7,461,553 10	94,211.53	4,700,327.08	59,347.56	2,761,226.02
82$\frac{3}{4}$	137,573,077.20	284,977.89	$96\frac{1}{2}$		8,994,439.83	93,206.63	5,400,000.—	55,958.54	3,594,439.33

eb sich befindenden Eisenbahnen ist durch folgende königl. Ordon-
vom 8. August 1843 geordnet worden:

rt. 1. Die Administration der in Betrieb stehenden Eisenbahnen hat einen tor als Chef, welcher unter die unmittelbaren Befehle des Ministers der ichen Arbeiten gestellt ist.

rt. 2. Sie begreift vier Hauptzweige des Dienstes:

a) die General-Administration;
b) den Dienst der Bahnen und ihrer Zugehörungen;
c) den Locomotivdienst;
d) den Dienst des Transports.

§. A.

General-Administration.

rt 3. Die General-Administration begreift in sich ein Secretariat und ivisionen, nämlich:

Division der Bahnen und ihrer Zugehörungen;
Division der Locomotivkraft;
Division des Transports.

rt. 4. Vier Oberbeamte, welche den Rang eines Ingenieur en Chef oder strations-Inspectors haben, sind wechselseitig beauftragt:

mit dem Secretariat;
mit der Division der Bahnen und ihrer Zugehörungen;
mit der Division der Locomotivkraft;
mit der Division des Transports.

t. 5. Der Director hat zur Inspection und Ueberwachung des Dienst-, welcher aus jeder Division hervorgeht, einen Oberbeamten zur Ver- welcher den Rang eines Ingenieur en Chef oder Administrations- rs bekleidet.

bhängig von der Aufsicht, welche von dem Director und den unter Befehlen stehenden Agenten ausgeübt wird, läßt der Minister der öffent- rbeiten alle Arbeiten, sowohl der Unterhaltung und Ergänzung, wie auch n Herstellung durch den General-Inspector und die Divisions-Inspectoren cken und Chausseen überwachen.

se Beamte legen dem Minister von ihren Inspectionen Rechenschaft ab, hen ihm Vorschläge, welche sie für angemessen halten, allein sie geben fehle, und interveniren in keiner Weise bei der Ausführung des Dienstes er Vorschlag des Directors für neue Ausführungen oder Ergänzungs- ist der Prüfung des Raths oder der ständigen Commission der Brücken ussen unterworfen; in diesem Falle hat der Director mit vollem Recht bei dem Rath oder der Commission.

. 7. Unabhängig von den in Art. 4 und 5 benannten Beamten sind bei ral-Administration angestellt:

Ingenieure und Unteringenieure, 2 Controleurs, 3 Untersuchungsbeamten, nducteurs, 8 Büreauchefs, 50 Commis, 8 Aufseher, 8 Zeichner, 2 Stempler, n, Thürsteher, Büreaudiener, und Hausverwalter.

Art. 8. Der Dienst der Bahnen und ihrer Zugehörungen hat folgende Unterabtheilungen:

1) Unterhaltung und Aufsicht der Bahn,
2) neue Bauten und Arbeiten der Vollendung.

Unterhaltung und Aufsicht der Bahn.

Art. 9. Bei dem Dienst der Unterhaltung und Aufsicht der Bahn sind angestellt:

4 Ingenieure, Chefs des Dienstes, 3 Ingenieure und Unteringenieure, 4 Conducteurs, 10 Commis und Zeichner, 45 Wächter, 4 Büreau-Diener.

Neue Bauten und Arbeiten der Vollendung.

Art. 10. Bei diesem Dienste sind angestellt:

4 Ingenieure, 3 Architecten, 9 Bauconducteurs, 17 Wächter, 9 Commis, 6 Zeichner, 1 Geometer.

§. C.

Dienst der Locomotivkraft.

Art. 11. Der Dienst der Locomotivkraft theilt sich folgendermaßen ein:

1) Fortbringen der Züge;
2) Unterhaltung des Materials;
3) Fabrikation der Coak;
4) Magazin zu Malines.

Fortbringen der Züge und Unterhaltung des Materials.

Art. 12. Bei dem genannten Dienste sind angestellt:

4 Mechaniker, 4 Unteringenieure oder Bauconducteurs, 10 Zeichner, 4 Wächter, 4 Büreau-Diener, 10 Werkmeister, 67 Maschinisten, 62 Heizer.

Fabrikation der Coak.

Art. 13. Bei dem Dienst der Coak-Fabrikation sind angestellt:

1 Ingenieur, 1 Bauconducteur, 1 Commis, 6 Wächter, 1 Bote, 2 Portiers.

Magazin zu Malines.

Art. 14. Der Magazin-Dienst zu Malines theilt sich in folgende Unterabtheilungen:

1) Werkstätten für große Reparaturen von Locomotiven.
2) Werkstätten für Aufrichtung und Reparatur der Wagen.
3) Central-Magazin.

Art. 15. Bei dem Magazin-Dienst zu Mecheln sind angestellt:

1 Ingenieur, Chef des Dienstes, 2 Mechaniker oder Werkmeister, 2 Unteringenieure, 4 Bauconducteure, 1 Material-Verwalter, 4 Commis, 6 Zeichnungs-Gehülfen, 12 Wächter, 15 Mechaniker-Lehrlinge, 3 Portiers, 4 Büreau-Diener.

§. D.

Dienst des Transports.

Art. 16. Der Dienst des Transportes hat folgende Unterabtheilungen:

1) Dienst bei den Reisenden;

3) Stationsdienst.

Dienst bei den Reisenden und Gütern.

t. 17. Bei diesem Dienste sind angestellt:
Controleure, 3 Commis, 110 Zugwächter, 37 Bremsführer, 18 Arbeiter
orgung der Tender, 7 Büreau-Diener.

Dienst der Stationen.

t. 18. Bei dem Stationsdienst sind angestellt:
Chefs und Unterchefs der Stationen, 10 Aufseher, 120 Commis, 30 Aus-
25 Wieger, 12 Polizei-Offiziere, 15 Polizei-Gehülfen, 12 Büreau-
36 Portiers.

t. 19. Wir behalten uns vor, die oben eingerichteten Dienst-Abthei-
mehr auszudehnen, für den Fall, daß sie für nicht zureichend erkannt

t. 20. Die Gehalte sind folgendermaßen festgesetzt:

ieur en Chef oder Administrations-Inspector 1ster Classe	Frs	6,300
" " " " " 2ter "	"	5,200
ieur, Controleur oder Architect 1ster Classe	"	3,800
" " " 2ter "	"	3,200
ieur oder Controleur 3ter Classe	"	2,400
ngenieur	"	2,000
uchef 1ster Classe	"	3,000 2,700
2ter "	"	2,400 2,100
ial-Verwalter	"	3,000
uchungs-Beamter	"	2,400
nschef 1ster Classe	"	2,700
" 2ter "	"	2,400
" 3ter "	"	2,100
hef der Station 1ster Classe	"	1,800
" " 2ter "	"	1,500
" " 3ter "	"	1,200
is 1ster Classe	"	2,100 1,800
2ter "	"	1,500 1,200
3ter "	"	1,080 900
e	"	702 600
teur 1ster Classe	"	2,400
2ter "	"	2,000
3ter "	"	1,500
Aspirant	"	1,000
ufseher	"	2,100
r 1ster Classe	"	1,800

8

Zeichner 1ster Classe	„	1,800
„ 2ter „	„	1,500
„ 3ter „	„	1,200 1,000
Werkführer	„	2,500
Maschinist	„	2,000
Heizer	„	1,500
Mechaniker-Zögling	„	1,000
Erster Hauptwächter, Ober-Factor	„	2,000
Oberwächter	„	1,800
Wächter 1ster Classe	„	1,500
„ 2ter „	„	1,320
„ 3ter „	„	1,200 10,80
Factor 1ster Classe	„	1,500
„ 2ter „	„	1,200
„ 3ter „	„	1,080
Polizei-Offizier	„	1,200
Polizei-Gehülfe	„	960
Wieger	„	900
Bote	„	900
Büreau-Diener	„	780
Portier 1ster Classe	„	780
„ 2ter „	„	720
Bremsführer	„	900
Aufseher des Tenders	„	900

Art. 21. Die Vergütungen für Versetzung, Wohnort und Büreau sind durch ministerielle Verfügung geordnet, je nach der Wichtigkeit des Dienstes.

Art. 22. Außer dem festen Gehalte empfangen die Functionäre und Angestellten, welche einen bedeutenden Einfluß auf Einnahme und Ausgabe ausüben können, eine Tantieme von dem Reinertrag nach den Grundsätzen, welche Wir Uns vorbehalten später auf den Vorschlag Unseres Ministers der öffentlichen Arbeiten festzustellen.

Art. 23. Auf den Vorschlag Unseres Ministers der öffentlichen Arbeiten sind von Uns ernannt worden: die Ingenieure aller Grade; die Administrations-Inspectoren; die Architecten; die Material-Verwalter; die Controleure; die Büreau-Chefs; die Conducteure; die Untersuchungs-Beamten; die Stationschefs; die Chefs des Zugs und die Werkmeister.

Art. 24. Von Unserm Minister der öffentlichen Arbeiten sind ernannt worden: die Aufseher und Commis aller Grade; die Unterchefs der Stationen; die Maschinisten und Heizer; die Mechaniker-Zöglinge; die Zugwächter und Aufseher der Tender; die Factoren und Wieger; die Boten, Büreau-Diener und Portiers.

n Anstellungsdecret, und sind nach dem Besoldungs=Etat bezahlt.

: Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt die Anzahl und die Ge=
lche ihnen zu bewilligen sind.

werden von dem Director der Administration angenommen und ver=

Bestimmungen, welche der Director in dieser Hinsicht getroffen hat,
ittelbar zur Kenntniß Unsres Ministers der öffentlichen Arbeiten ge=
: lassen rc. rc.

r behalten uns vor, aus den höchst interessanten Mittheilungen,
nlage und Betrieb der Belgischen Bahnen von 1842 und 1843
, in einer späteren Abhandlung ausführliche Notizen zu geben,
lche in vielen Beziehungen für jede Eisenbahn=Administration
em Interesse sind. —

Holländische Eisenbahnen.

Am 2. April d. J. fand die General-Versammlung der Aktionäre der Eisenbahn von Amsterdam nach dem Haag (Hollandsche Ijzeren Spoorweg-Matschappij) statt. Aus dem Vortrag des Ingenieurs Hrn. Conrad ergibt sich, daß die Einnahmen im Jahr 1843 um ²/₅ größer waren, als im vorhergegangenen Jahre, und sich noch vermehren werden, da die Communikation von dem Haag nach Amsterdam einen stärkern Verkehr erwarten läßt.

Die Unternehmung der Eisenbahn von Amsterdam nach Rotterdam hat, seitdem die Strecke zwischen Amsterdam und dem Haag in Betrieb gesetzt worden, eine Umwandlung erfahren, welche ein allgemeines Interesse darbietet. Insofern nämlich der große Aufschwung aller Eisenbahn-Aktien in der jüngsten Zeit vielfach die Besorgnisse vor Uebertreibung erzeugt, verdienen auch die Täuschungen in entgegengesetzter Richtung nicht unerwähnt zu bleiben. Die Aktien der Gesellschaft standen bald nach ihrer Gründung 130% und gingen von da an mit kurzen Unterbrechungen unaufhaltsam zurück. Ein schleppender, durch die Schwierigkeiten der Expropriation aufgehaltener Bau ermüdete die Aktionäre. Schon im Herbste 1839 wurde von Amsterdam nach Harlem gefahren, und erst im Herbste 1842 von Amsterdam nach Leyden. Die Einnahme auf der kleineren Sektion war mäßig, diejenige auf der größeren geringe; man verkaufte die bevorstehende Dividende für das Jahr 1843 an der Börse zu 2½%, und Anscheinend in der Erwartung, daß das Geschäft beständig in derselben Lage bleiben werde, fiel der Cours der Aktien, jener Dividende entsprechend, auf 54% herab. Am 7. December v. J. wurde die Bahn von Leyden bis zum Haag ebenfalls der Cirkulation übergeben, und dadurch eine unmittelbare Verbindung der Städte Amsterdam (200,000 Einwohner), Haarlem (28,000 E.), Leyden (36,000 E. und Universität) und Gravenhage (55,000 E. und Residenz) hergestellt, im Ganzen eine Länge von 60 Kilometer. Unmittelbar nach der Eröffnung zeigte sich eine außerordentliche Zunahme der Personen-Bewegung. Zwischen Amsterdam und Leyden waren im December 1842 — 19,252 Personen

gefahren; zwischen Amsterdam und Haag fuhren im December 1843 36,956 Personen. Dieses Verhältniß erhielt sich auch im folgenden Monat Januar. Es fuhren nämlich zwischen Amsterdam und Leyden im Januar 1843 — 17,438, zwischen Amsterdam und Haag im Jan. 1844 35,213 Personen. Dabei war der Ertrag per Kopf ebenfalls gestiegen, indem für jene 17,438 Personen im Januar 1842 12,926 fl. für 35,213 Personen im Januar 1844 hingegen 30,968 fl. eingenommen wurden. *)

Im Jahr 1843 wurden 466,698 Reisende befördert. Die Frequenz vom Anfange des Verkehrs bis Ende 1843 betrug 1,550,892 Personen.

Im Dienste befanden sich 13 Locomotive mit Tenders und 103 Personen- und Transportwagen.

Der Lokomotivdienst ergiebt sich aus der nachstehenden Zusammenstellung.

	Namen der Locomotive		Durchmesser		Fabrikanten	Tag an welchem sie in den Dienst kamen	Durchlaufene Kilometer. Seit Sept. 1839 bis 1. März 1844	Monat März	Total bis 1. April 1844
1	Snelheid	116	12½	72	Longridge	20. Sept. 39	48,041	„	48,041
2	Hoop	122	12½	72	id.	26. Oct. 39	45,364	34	45,398
3	Arend	119	14	72	id.	20. Sept. 39	66,126	1,674	67,800
4	Leems	125	14	72	id.	26. Dec. 39	67,798	1,027	68,825
5	Amstel	1	14	72	Ch. Verdeer	24. Juli 40	42,804	2,735	45,539
6	Vulcanus	2	14	60	id.	14. März 41	33,381	1,623	35,004
7	Komeet	370	14	66	R. Stephenson	1. Sept. 42	37,250	1,969	39,219
8	Vesta	371	14	66	id.	23. Oct. 42	23,844	2,657	26,501
9	Orion	18	14	66	Société du Rénard	23. Nov. 42	8,241	„	8,241
10	Sirius	19	14	66	id.	18. Jan. 43	15,803	1,559	17,362
11	Salamander	2	14	66	Dixon & Co.	12. März 43	5,280	„	5,280
12	Phönix	3	14	66	id.	24. März 43	17,091	„	17,091
13	Urania	388	14	66	R. Stephenson	27. Aug. 43	17,658	2,223	19,881
							428,681		444,182

*) Organ für Handel und Gewerbe. — 7. März.

Da die Bahn nach Rotterdam fortgesetzt werden soll, so wurden die dazu erforderlichen und aufzunehmenden Mittel im Betrage von fl. 2,500,000 genehmigt, und dem Verwaltungsrath überlassen, solche unter günstigen Bedingungen zu beschaffen.

Die Ausgaben für diese Eisenbahn betrugen am Schlusse des

Jahres 1842	fl.	5,109,690. 15.
welche Summe sich im Jahre 1843 in Folge des Bahn-Baues nach dem Haag um folgende Posten erhöhte:		
Erdarbeiten im Haag und sonstige Arbeiten . . .	„	519,706. 25.
Ankauf von Grundstücken und Gebäuden	„	142,843. 27.
Bedarf von Schienen	„	125,400. —
Ankauf des Stationshauses im Haag	„	48,000. —
Für die Brücke über die Delft'sche Fahrt	„	31,000. —
Ausgaben für eine Lokomotive mit Tender nebst verschiedenen Reservestücken	„	44,247. 24.
Für gelieferte Holzmaterialien	„	43,533. 31.
Für gelieferte Wagen, Wagengestelle, Achsen u. Räder	„	44,850. 24.
Für Maschinerien und Geräthschaften	„	28,110. 77.
Für Bolzen, Schrauben 2c.	„	21,629. 34.
Gehalte und sonstige Ausgaben während des Baues	„	61,996. 72.
pro 1843	fl.	6,221,007. 29.

Saldo von 1842 (Gleichstellungs-Rechnung) . .	fl.	174. 58.
Von 1843 für hinzugefügte Gelder von 4960 Recipisse à fl. 2. 50 Cts. per Recip:	„	12,400. —
Gleichstellungs-Rechnung pro 1843	fl.	12,574. 58.

Gewinn und Verlust wird in dem Rechenschafts-Bericht folgendermaßen angegeben:

Debet			**Credit**		
An Vertheilung für 1842	fl.	73,778. —	Per Saldo des Jahres 1842	fl.	74,201. 4.
„ Unkostenrechnung für 1843	„	252,546. 63.	„ Einkommen der Eisenbahn 1843.	„	335,898. 90.
„ verbleibenden Saldo am 31. Decbr. 1843	„	96,524. 65.	„ Interessenrechnung für 1843 . .	„	12,749. 34.
	fl.	422,849. 28.		fl.	422,850. 8.

Hiervon kommen in Abzug:

Verbrauchtes Brennmaterial, Reparaturen, gelieferte Gegenstände und Bedürfnisse des technischen und administrativen Departements, Unterhalt und Betrieb der Bahn, Salair an die Angestellten, Lohn für die Arbeiter, Provision der Cassirer, Brand-Assekuranz, Prämie, Drucksachen, Zeichnen- und Büreau-Bedürfnisse, Patent für die Austheilung ꝛc. . . . . fl. 252,546. 63.

Die Vertheilung für das Jahr 1842 im Betrage von . . . . . „ 73,778. — fl. 326,324. 63

Mithin Rest als reiner Gewinn . . . . fl. 96,524. 65.

Die Vertheilung des Gewinnns und die Gleichstellung der Rechnung geschah nach folgenden Angaben:

Das Capital der Gesellschaft beträgt . . . . . fl. 6,500,000. —

Ab 275 Antheile für Rechnung der Gesellschaft behalten . . . . „ 275,000. —

Das eingelieferte Capital, auf welches Vertheilung und Restitution angeliehener Gelder kommt, beträgt daher. . . . . fl. 6,225,000. —

Der reine Gewinn im Betrage von fl. 96,524. 65 Cts. auf das angeführte Capital vertheilt, ergibt fl. 15. 50 Cts. per Antheil, und bringt einen Saldo von fl. 37. 15 Cts. auf Gewinn- und Verlust Conto.

Die Gleichstellungsrechnung im Betrage von fl. 12,574. 58 Cts. auf das eingelieferte Capital vertheilt, rentirt fl. 2. — per Antheil, und es verbleibt noch ein Saldo von fl. 124. 58 Cts.

Recapitulation.

Für Vertheilung auf jedes Antheil . . . . . . fl. 15. 50 Cts.
„ Tilgung von angeliehenen Geldern . . . . „ 2. — „

Also zusammen $1^3/_4$ % per Antheil ist . . . . . . fl. 17. 50 Cts.

Ryn-Spoorweg.

Diese Eisenbahn, deren Verzinsung von Seiten des Staates garantirt ist, und von tüchtigen Kräften ausgeführt und geleitet wird, ist bis Utrecht dem Verkehr übergeben.

Die Arbeiten nach Arnheim sind in raschem Ausführen und die damit verbundenen Arbeiten, worunter namentlich die gußeisernen Drehbrücken genannt werden können, theilweise sehr interessant.

Da der Verkehr noch in seiner Entwicklung ist, so sind die bisherigen Ergebnisse nicht geeignet, schon jetzt bestimmte Urtheile über eines oder das andere zu fällen. Was das Geschichtliche dieser Bahnanlage betrifft, so hat Hr. Baron v. Rheden in der allgemeinen preußischen Zeitung darüber eben so sachgemäß als gründlich berichtet.

Da das holländische Gouvernement dieses Unternehmen mit vielem Wohlwollen begleitet, solches auch von sehr tüchtigen Ingenieuren des Staats gebaut wird, so ist es außer allem Zweifel, daß dieses Unternehmen in seinen weiteren Folgen nur günstige Resultate fördern wird.

Deutsche Eisenbahnen.

Seit einigen Jahren hat das Eisenbahnwesen in Deutschland einen Aufschwung genommen, welcher jede Erwartung übertrifft.

Man hat, wie wir bereits in dem Eingang unserer Abhandlung bemerkt haben, die Wichtigkeit dieses Transportmittels erkannt, und sucht nun das nachzuholen, was schon früher hätte geschehen können.

Die Folge wird zeigen, wie nothwendig es gewesen wäre, von vorne herein die Anlage von Eisenbahnen, namentlich in der Spurweite nach bestimmten und übereinstimmenden Grundsätzen ausführen zu lassen und es kann nicht ausbleiben, daß Fälle vorkommen, wo sich der Mißstand herausstellen wird, daß die angrenzenden Bahnen nicht mit gleichem Material arbeiten und sich wechselseitig damit aushelfen können.

Als die ersten Eisenbahnen in Deutschland in das Leben traten, war es für deren Gründer keine leichte Aufgabe, in fremden Ländern Vorbilder zu holen, die selbsten noch keinen festen Boden der Erfahrung hatten.

Man hielt sich aber klugerweise an die bereits gemachten Erfahrungen, suchte tüchtige und praktische Männer auf, um damit sich zu berathen, und untersuchte vorsichtig das einzelne Gute, richtig folgernd, daß Oertlichkeiten und sonstige Umstände vieles ändern und oft entgegengesetzt gestalten.

Auf diese Grundlagen bauten die ersten Bahnen Deutschlands. Die neueste Zeit hat andere Grundsätze. Die Erfahrungen werden in der Regel als Nebensache behandelt, und die praktischen Rathschläge und Nachweisungen als eine anmaßende Vielwisserei bezeichnet. Theorie, Eigenliebe und zu vieles Selbstvertrauen treten jetzt oft als Ingenieur oder Baumeister ein, schadet aber nichts, der Staat oder die Gesellschaft zahlt, und alles weitere geht wie Gott will! — Wir wollen dieses bunte Treiben nicht weiter verfolgen, vielmehr zu dem

Zweck dieser Mittheilungen übergehen, Stand und Ergebnisse der Eisenbahnen des Jahres 1843 anzugeben.

Die Eisenbahnen, welche in Deutschland ausgeführt und bereits dem Verkehr übergeben sind, erfreuen sich in der Mehrzahl lohnender Resultate. — Nicht allein, daß der zunehmende Verkehr die Finanzfrage dankbar löst, sondern es bildete sich in dem Bahnbetrieb eine Gründlichkeit und Sicherheit, welche von keiner ausländischen Eisenbahnverwaltung übertroffen wird. Es ist eine erfreuliche Wahrnehmung aus dem Jahresberichte für 1843 zu ersehen, welch lobenswerthes Streben bei allen Administrationen der deutschen Bahnen herrscht und wie sehr man bemüht ist, diesem so wichtigen Dienst das zuzuführen, was Zeit und Umstände nothwendig machen.

Wird bei den neuen und ausgedehnten Bahnanlagen, namentlich denen, welche auf Kosten des Staates erbaut werden, mehr als bisher darauf gehalten, nicht bloß die Vortheile der Endpunkte der Bahnlinien zu berücksichtigen, sondern durch vermehrte Anhaltspunkte und Zweigbahnen in volkreichen Gegenden den Verkehr und die daraus fließenden Vortheile zu vermehren, so ist nicht zu zweifeln, daß daraus sich die nützlichsten Folgen ergeben werden.

Im Jahre 1843 haben die deutschen Eisenbahnen sich um mehr denn 40 Meilen erweitert, 8¼ Millonen Personen befördert, 12 Millionen Centner diverses Frachtgut transportirt und dafür mehr denn 11 Millonen Gulden vereinnahmt.

Die Details aller dieser Ergebnisse finden sich in nachstehenden Mittheilungen, wozu die Originalberichte benutzt worden sind.

Rheinische Eisenbahn.

Die Einnahmen und Ausgaben der Rheinischen Eisenbahn für die allgemeine Verwaltung, den Bau und das Betriebs-Inventar von 1837 bis Ende 1843 betragen Rthlr. 8,301,070. 28.

Aus den nachstehenden Uebersichten ergeben sich die speciellen Nachweisungen darüber:

Einnahme	pro 1837 bis 1842. Thlr.	Sgr.	Pf.	pro 1843 Thlr.	Sgr.	Pf.	Ueberhaupt bis Ende 1843. Thlr.	Sgr.	Pf.
I. Actien = Einzahlungen.									
18000 Actien à 250 Thlr.	4500000	—	—	—	—	—	4500000	—	—
Agio = Gewinn à 5% auf 6000 Actien .	75000	—	—	—	—	—	75000	—	—
Summa 1. Actieneinzahlungen	4575000	—		—	—	—	4575000	—	—
II. Von Anleihen.									
verkaufte 4% pr. Obl.	2385500	—	—	114500	—	—	2500000	—	—
„ 3½% desgl.	—	—	—	600000	—	—	600000	—	—
Summa 2. Anleihen	2385500		—	714500	—	—	3100000	—	—
III. Pachterträge	5078	14	10	2546	10	4	7624	25	2
IV. Aus dem Verkaufe von Grundstücken	67289	14	6	3525	16	9	70815	1	3
V. An extraordinären Einnahmen	19292	19	4	5188	19	1	24481	8	5
VI. An Wechsel=Disconto .	1690	17	6	—	—	—	1690	17	6
VII. „ zurückerstatteten Posten	3542	11	5	96	2	11	3638	14	4
VIII. „ empfangenen Vorschüssen von Banquiers	—	—	—	218921	2	—	218921	2	—
IX. „ rückständigen Zins=Coupons pro 1. Juli 1843 et retro . . .	—	—	—	1907	15	—	1907	15	—
X. „ Depositen und Cautionen	—	—	—	8869	20	5	8869	20	5
XI. Netto = Einnahme des Betriebs pro 1842 et retro *)	123119	—	7	—	—	—	123119	—	7
XII. An Vorschuß aus der Betriebs = Einnahme pro 1843	—	—	—	163925	17	4	163925	17	4
XIII. An à-Conto-Zahlungen pro 1844	—	—	—	1077	26	—	1077	26	—
Summa aller Einnahmen	7180512	18	2	1120558	9	10	8301070	28	—

*) Einschließlich von Resteinnahmen p. 1842, welche erst im J. 1843 eingegangen sind.

	Ausgabe	pro 1837 bis 1842 Thlr.	Sgr.	Pf.	pro 1843. Thlr.	Sgr.	Pf.	Ueberhaupt bis Ende 1843. Thlr.	Sgr.	Pf.
	I. Allgemeine Verwaltung und Baurechnung.									
1	Errichtungskosten	18580	29	6	—	—	—	18580	29	6
2	Technische Vorarbeiten, Instrumente und Geräthe . .	10842	16	11	—	—	-	10842	16	11
3	Allgemeine Verwaltungskosten	160346	11	11	9999[illegible]	14	4	210339	26	3
4	Baurechnung	6123151	25	7	364432	11	2	6487584	6	9
5	Interessen	781254	14	4	112192	20	2	893447	4	6
6	Steuern und Assekuranz . .	2272	18	5	1864	10	5	4136	28	10
7	Vorschüsse u. à=Contozahlungen, welche beim Jahresbeschlusse noch nicht definitiv verrechnet werden konnten . .	—	—	—	—	3	8	117011	3	8
	Summa I . .	7096948	26	8	645493	29	9	7741942	26	5
	II. Betriebs=Inventarium.									
1	14 Locomotiven nebst Tender u. allem Zubehör	185039	11	8	29085	3	11	214124	15	7
2	310 Wagen, näml. 54 Personenwagen, 200 Güterw. aller Art, 30 Equipagenw., 18 Viehw., 3 Pferdetransport= u. 5 Dienst= u. Hülfswagen .	217016	25	8	97279	7	8	314296	3	4
3	Ausstattung der Werkstätten, Reservestücke 2c.	23747	12	10	6959	29	10	30707	12	8
	Summa II . .	425803	20	2	133321	11	5	55912[illegible]	1	7
	Dazu Summa I . .	7096448	26	8	615493	29	9	7741942	26	5
	Summa aller Ausgaben	7522252	16	10	778818	11	2	8301070	28	—
	*) Die Baurechnung zerfällt in folgende Ausgabetitel;									
I	1. Bausect. (zw. Rhein u. Erft) excl. Stationen und Tunnel	793295	19	6	2783	24	—	796079	13	6
II	2. Bausection (zw. Erft u. Roer) excl. Stationen u. Tunnel	436690	29	3	3224	5	4	439915	4	7
III	3. Bausection (zw. Roer u. Inde) excl. Stationen u. Tunnel	945153	11	1	7494	15	11	952647	27	—
IV	4. Bausection Lit. A. (zw. Inde u. Aachen) excl. Stationen u. Tunnel	458904	15	10	2977	15	2	561832	1	—
V	4. Bausection Lit. B. (zw. Aachen u. der belg. Gränze) excl. Stationen und Tunnel	758659	10	11	0 14211	11	11	900769	22	10
VI	Königsdorfer Tunnel . . .	804893	9	3	3097	29	2	807991	8	5
VII	Nirmer Tunnel	456123	10	10	—	—	—	456124	10	10
VIII	Aachener Tunnel	355081	22	—	8828	24	8	363910	16	8
IX	Sämmtliche Stationen . .	425686	9	7	53566	14	4	479252	23	11
X	Geneigte Ebene und Station Ronheide	21262	3	8	100664	1	7	121926	5	3
XI	Grunderwerb im Allgemeinen	590751	9	10	33111	13	7	623862	23	5
XII	Bahnwärter Häuser. . . .	25193	26	4	2690	17	4	27884	13	8
XIII	Coksöfen zu Eschweiler . .	10146	27	9	—	—	-	10146	27	9
XIV	Höhere technische Leitung und Bau=Revision	20368	17	8	3882	18	2	24251	5	10
XV	Bahn=Unterhalt. währ. d. Baues	20940	12	1	—	—	—	20940	12	1
	Summa der Bau=Ausgaben	6123151	25	7	364432	11	2	6487584	6	3

Im Jahr 1843 wurden auf der Rheinischen Eisenbahn 285,929 Personen befördert, und außer andern Gegenständen, welche später noch angegeben werden, 1,379,574 Ctr. Güter transportirt.

Die Gesammt-Einnahme pr. 1843 betrug Rthlr. 326,202.8.5. Verausgabt wurden für den Betrieb, incl. 15,000 Rthlr. für Kosten der Directions-Verwaltung Rthlr. 173,766.1.1.

Auf welchen Stationen der Verkehr mehr oder weniger statt gefunden hat, zeigt sich aus der nachfolgenden Zusammenstellung:

Haupt-

sämmtlicher Einnahme-Erträge und deren Entstehung, welche
Eisenbahn auf-

Benennung der Abgangs-Stationen.	Personen-Transport.			Neben-Erträge vom Personen-Transport.									
	Anzahl der Personen	Geld-Ertrag.		Für Reise-Gepäck.		Für Equipagen.		Für Pferde.		Für Hunde u. ander. Vieh.		Ueberhaupt Neben-erträge.	
		Thlr.	Sg.	Th	Sg.	Th.	Sg.	Th.	S.	Th.	Sg	Thlr.	Sgr.
Cöln	73398	74396	10¼	7707	12	4680	—	138	24	65	12	12591	18
Königsdorf . . .	12169	2792	13½	46	24	—	—	—	—	8	18	55	12
Horrem	11976	3482	18	49	2	—	—	—	–	8	13	57	15
Buir	6081	1998	5	36	15	–	-	--	—	6	8	42	23
Düren	36810	17397	3	587	28	37	—	–	—	25	7	650	5
Langerwehe . .	14617	3805	28½	59	6	—	—	—	—	6	16	65	22
Eschweiler . . .	27766	9755	19	245	9	—	—	–	—	12	17	257	26
Stolberg . . .	7660	1720	13	29	3	—	—	—	—	1	19	30	22
Aachen	83031	69737	15½	6967	2	4673	14	69	18	103	1¾	11813	5¾
Herbesthal für 70 Tage	1305	554	11	39	13	—	—	—	-	1	26	41	9
Müngersdorf und sämmt. Anhalt-Stellen . . .	6753	552	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgischer Debit für Herbesthal und f. October, November und December . .	4363	3739	28	659	16	288	24	34	4	4	6	986	20
Summa	285929	189932	15¾	16427	10	9679	8	242	16	243	23¾	26592	27¾

Uebersicht

im Jahre 1843 von den einzelnen Stationen der Rheinischen gekommen sind.

Summa vom Personen-Transport.		Güter-Transport. a) Innerer Güter-Transport.				b) Rheinisch-Belgischer Transport. Für 70 Tage.			Summa vom Güter-Transport.				Total der Einnahme.		
Thlr.	Sg.	Centner.	Th.	Sg.	Pf.	Ctnr.	Thlr	Sg.	Centner.	Th.	Sg.	Pf.	Th.	Sg.	Pf.
86987	28¼	242844	31837	21	1	11109	1801	22½	253953	33639	13	7	120627	11	10
2847	25½	1457	102	12	6	—	—	—	1457	102	12	6	2950	8	—
3540	3	776	86	21	5	—	—	—	776	86	21	5	3626	24	5
2040	28	47984	2943	—	—	—	—	—	47984	2943	—	—	4983	28	—
18047	8	47404	3630	9	8	350	33	26	47754	3664	5	8	21711	13	8
3871	20½	18441	1107	—	10	44	3	26	18485	1110	26	10	4982	17	4
10013	15	243743	11844	6	5	13	1	19	243756	11845	25	5	21859	10	5
1751	5	1031	142	8	5	60	3	24	1091	146	2	5	1897	7	5
81550	21¼	422660	37200	10	3	5576	174	23	428236	37375	3	3	118925	24	6
595	20	111	24	4	—	—	—	—	111	24	4	—	619	24	—
552	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	552	1	—
4726	18	—	—	—	—	335971	17294	29	335971	17294	29	—	22021	17	—
216525	13½	1026451	88918	4	7	353123	19314	19½	1379574	108232	24	1	324458	7	7

Die Personen-Frequenz hat sich im Jahr 1843, in welchem, wie schon oben angegeben, 285,929 Passagiere befördert wurden, gegen das vorhergegangene Jahr um 31,837 Reisende vermindert.

Die Gepäckfracht hat einen Mehrertrag von Rthlr. 8668 eingebracht; der Equipagen-Transport lieferte dagegen eine Minder-Einnahme von Rthlr. 1920. Im Ganzen lieferten die Personenzüge mit den Neben-Erträgen eine Einnahme von Rthlr. 216,525.13½ Sgr., mithin Rthlr. 376 mehr als im verflossenen Jahre. Dabei ergeben die Durchschnittssätze überall günstig fortschreitende Zahlen-Verhältnisse für das Ertrags-Interesse, wie aus nachstehender vergleichender Zusammenstellung hervorgeht, nämlich:

	1841			1842			1843		
a) Von 100 Personen sind gefahren in der 1. Wagenclasse	6			8			10		
" " 2. "	37			38			38		
" " 3. "	57			54			52		
b) Die Gelderträge betrugen überhaupt für die 1. Classe	16%			21%			24%		
" " 2. "	48%			47%			46%		
" " 3. "	36%			32%			30%		
	₰ (Rthlr.)	sgr	₰	Rthlr.	sgr	₰	Rthlr.	sgr	₰
c) desgleichen für jede Person durchschnittlich	"	17	"	"	18	7	"	20	"
d) desgleichen für jede Person, alle auf eine Meile Transport berechnet	"	4	1	"	4	4	"	4	6
e) Die Gelderträge betrugen ferner incl. der Nebeneinnahmen für jeden Tag	578	"	"	592	"	"	593	"	"
für jede Fahrt	"	"	"	108	22	"	113	11	"

Der wichtigste Moment für die eigentliche Bestimmung der Bahn erschien mit der in der Mitte October v. J. erfolgten Eröffnung derselben bis zur belgischen Grenze, wodurch der Rheinischen Bahn ein Zusammenhang mit 112 Lieues oder 75 Meilen Schienenwege durch ganz Belgien nach Süden, Westen und Norden in zweifacher Verbindung mit dem Meere und ebenfalls in zweifacher Verbindung mit den französischen größeren Bahnlinien bereitet und dauernd gesichert wurde.

Der Dienst zwischen der Betriebs-Station Ronheide und Verviers, wird zufolge einer mit der belgischen Eisenbahn-Verwaltung unterm 6. März 1843 geschlossenen Convention gemeinschaftlich durch das belgische und rheinische Betriebspersonal und die beiderseitigen Betriebsmittel in der Art ausgeführt, daß belgischer Seits die Förderungskräfte der Züge geleistet, rheinischer Seits aber die Personenwagen und das dazu gehörige Begleitungspersonal hergegeben wird. Diese Einrichtung gewährt für die beiderseitigen Dienst-Interessen durch Ersparung an Personal- und Locomotiven-Verwendung nicht sowohl, als für den Verkehr auf der Eisenbahn im Allgemeinen wesentliche Vortheile, die sich in diesem Jahr und in der Folgezeit erst recht entwickeln werden. Der Gütertransport auf der Rheinischen Bahn hat im Laufe des vergangenen Jahres an Ausdehnung gewonnen und ist besonders seit der Vereinigung mit den belgischen Bahnen von großer Wichtigkeit geworden. Der innere Transport wurde bewirkt bis zum 9. April nach dem früheren Reglement vom 27. Juli 1842, vom 10. April bis 1. November nach dem umgearbeiteten Reglement und den Tarifen vom 2. April 1843, und seit dem 2. November nach dem jetzt noch gültigen Reglement und den Tarifbestimmungen vom 11. October 1843.

Bereits im Mai v. J. erweiterte sich der Güterverkehr auf der Eisenbahn von Cöln nach Aachen besonders in der Richtung von Aachen auf Cöln, theils durch die nach dem Tarif vom 2. April eingetretene Modification der Transportpreise der rohen Producte und Handelsgüter überhaupt, und die getroffenen Einrichtungen wegen Zustellung und Abholung der Güter, theils durch die Erleichterungen, welche den aus Belgien kommenden und zu Aachen aufgenommenen Eisenbahngütern in Folge gemeinschaftlicher Maasregeln mit der belgischen Eisenbahnverwaltung gewährt wurden, die ihrerseits ähnliche Erleichterungen für die Eisenbahngüter eintreten ließ, welche aus Rheinpreußen kommend, zu Lüttich auf die belgische Bahn kamen. Es geschah dies zur Zeit, wo die Bahnstrecke zwischen Lüttich und Aachen noch nicht befahren war.

Die Rechnungs-Uebersicht für das Jahr 1843 erläutert die einzelnen Posten des Bahnbetriebs.

Rechnungs-Uebersicht des Bahn-

Einnahmen.

Nr.	Erträge.	im Einzelnen Thlr.	Sgr.	Pf.	im Ganzen Thlr.	Sgr.	Pf.	Procentsatz im Ertrag.
	Tit. I. Personen-Transport.							
1	Von 28378 Personen in der I. Wagenklasse	45115	19	—				13,830
2	„ 107642 „ „ „ II. „	86577	27	—				26,541
3	„ 149909 „ „ „ III. „	57618	29	9				17,663
4	Von 285929 Personen zusammen				189932	15	9	58,224
	Tit. II. Nebenerträge der Personen-Transporte.							
5	Von 94382 Stück Reisegepäck, 29392 Ctr. wiegend	16427	10	—				5,036
6	„ 1071 Stück Equipagen	9679	8	—				2,967
7	„ 43 „ Pferden	242	16	—				0,074
8	„ 1696 „ Hunden und anderm kleinen Vieh	243	23	9				0,075
9	Nebenerträge zusammen				26592	27	9	8,152
10	Ueberhaupt von den Personenzügen . . .				216525	13	6	66,377
	Tit. III. Güter-Transport.							
	a) Vom innern Transport.							
11	Von 6873 Ctr. 14 ℔ königl. Postgüter . .	2130	16	1				
12	„ 1603 „ Eilgüter	922	20	—				
13	„ 390 „ Geldsendungen	852	4	—				0,653
14	„ 397661 „ Kohlen- u. Stein-Transport	19575	4	—				0,282
15	„ 444018 „ rohen Producten } nach Abzug der Rabatt-Vergütung.	38269	24	3				0,261
16	„ 175907 „ Handelsgütern }	26656	—	3				6,000 / 11,731
17	An Nebenerträgen für Provision, Lager- und Magazingeld	511	26	—				8,110 / 0,167
18	Von 1026451 Ctr. Güter vom innern Verkehr überhaupt	88918	4	7				27,204
	b) Vom belgischen Transport-Verkehr.							
19	Von 335971 Ctr. Import. . 17294. 29. —							5,326
20	„ 17152 „ Export . . 2019. 20. 6							0,619
21	„ 353123 „ Güter vom belgischen Verkehr überhaupt.	19314	19	6				5,945
22	Von 1379574 Ctr. Güter überhaupt . . .				108232	24	1	33,149
23	**Tit. IV. An extraordinairen Einnahmen.**				1444	—	10	0,475
	Ueberhaupt-Einnahme pro 1843 . .				326202	8	5	100

Rechnungs-Abschluß:

Die Einnahme beträgt 326202 Thlr. 8 Sgr. 5 Pf.
„ Ausgabe „ 162266 „ 1 „ 1 „

Mithin Ueberschuß , 163936 Thlr. 7 Sgr. 4 Pf.

(incl. 10 Thlr 20 Sgr., die pro. 1844 verrechnet worden sind.)

Betriebs für das Jahr 1843.

Ausgaben.

Nr.	Beträge.	In Thlr.	Sgr.	Pf.	Procentsatz der Ausgabe.	Procentsatz von der Einnahme ad 326202 Thlr.	Kostenbetrag per Meile von 27206 zurückgelegten Meilen. Thlr. Sgr. Pf.
	Tit. I. Bahn-Unterhaltungskosten.						
1	Gehälter und Büreaukosten	28785	13	—	17,74	8,82	
2	Außergewöhnliche Hülfsleistung zur Unterhaltung des Bahnkörpers	7178	6	2	4,42	2,17	
3	Beschaffung der Materialien für die Unterhaltung desselben	2673	9	11	1,65	0,81	
4	Instandhaltung der Kunstbauwerke incl. Materialien	988	3	7	0,61	0,30	
5	Geräthe und Werkzeuge	1365	15	4	0,84	0,41	
6	Unterhaltung der Bahnwärterhäuser . . .	277	7	4	0,17	0,08	
7	Unterhaltung der Bahn in den Bahnhöfen .	963	—	—	0,59	0,29	
8	Extraordinaria	434	27	8	0,27	0,13	
	Zusammen Tit. I.	42665	23	—	26,30	13,01	1. 17. —
	Tit. II. Transportkosten.						
9	Heizung, Speisung und Putzen der Locomotiven	40803	19	2	25,15	12,47	
10	Reparaturen und Erhaltung derselben . .	9290	17	6	5,72	2,84	
11	Utensilien und Bedürfnisse in den Werkstätten	4801	26	7	2,96	1,47	
12	Instandhaltung der Wagen	4966	18	3	3,06	1,52	
13	Gehälter und Löhne der Locomotivführer, Heizer rc.	12209	14	4	7,52	3,74	
14	Desgl. des Wagen-Begleitungs-Personals .	4847	14	—	2,99	1,48	
	Zusammen Tit. II.	76919	19	10	47,40	23,52	2. 24. 9
	Tit. III. Bahnhofs-, Empfangs-, Abfertigungs-, Fuhr- und Verladungs-Kosten.						
15	Kosten der Bahnhöfe incl. Extra-Hülfe . .	13449	—	6	8,29	4,12	
16	Desgl. des Control-Empfangs- und Güter-Expeditions-Personals	8442	12	6	5,45	2,71	
17	Unkosten der Personen-Abfertigung . . .	1173	6	1	0,72	0,36	
18	Desgl. der Güter-Abfertigung	5000	9	11	3,08	1,53	
	Zusammen Tit. III.	28464	29	--	17,54	8,72	1. 1. 5
	Tit. IV. Allgemeine Kosten.						
19	Für Heizung und Beleuchtung	2271	5	—	1,40	0,69	
20	„ Bekleidung	4920	5	2	3,03	1,50	
21	„ bauliche Unterhaltung	4449	28	10	2,74	1,36	
22	„ Bahn-Polizei	253	28	10	0,16	0,07	
23	„ allgemeine Verwaltung	1072	24	3	0,66	0,32	
24	Ad Extraordinaria	1247	17	2	0,77	0,38	
	Zusammen Tit. IV.	14215	19	3	8,76	4,32	— 15. 8
	Ueberhaupt-Ausgaben Tit. I. bis IV.	162266	1	1	100	49,57	5. 28. 10

Die sämmtlichen Betriebs-Ausgaben betragen wie vor . . . . 162266 Thlr. 1 Sgr. 1 Pf.
Davon gehen ab a. für 6047 Ctr. Vorräthe an Coaks . . . . 2560 Thlr.
b. für vorräthige Bekleidungs-Gegenstände . . . 940 „ } 3500 „ — „ — „
bleiben . . . . 158766 Thlr. 1 Sgr. 1 Pf.
Hierzu kommen noch die Kosten der Directions-Verwaltung mit circa welche der Baufonds pro 1843 noch übernommen hat. . . . . . 1500 „ — „ — „
Danach würde die Total-Ausgabe sein . . . . 173766 Thlr. 1 Sgr. 1 Pf.

Nach Abzug der Ausgaben an den Einnahmen verbleibt ein Ueberschuß von Rthlr. 173,766. 1 Sgr. 1 Pf. Aus dem Jahresbericht ergeben sich nachstehende Angaben: die Unterhaltung und polizeiliche Beaufsichtigung der Bahn wird im Durchschnitt 4000 Rthlr. per Meile nicht erreichen. Die Transportkosten, welche die Locomotiven und Personen= und Güterwagen=Verwendung, die Speisung und Unterhaltung derselben und die Löhnung des gesammten Maschinen= und Wagen=Begleitungs=Personals in sich begreifen, haben 47½% in der Gesammtausgabe und 23½% der Einnahme betragen; es sind auf diesen Ausgabetitel insbesondere bedeutende Ersparnisse gegen die bezüglichen Kosten des vorhergegangenen Jahres erzielt worden, in welchem dafür 52% der Ausgabe und 31% der Einnahme verwendet wurden.

Diese günstigen Resultate einer so beträchtlichen Minderausgabe wurden erzielt durch:

1) Ersparung der Coaks in Folge angebrachter Verbesserungen an den Locomotiven, Mehrgebrauchs von Eschweiler Coaks eigener Fabrikation und die Betheiligung der Maschinisten und Heizer an den Coaks=Ersparnissen mittelst Prämien=Bewilligung.

2) Ersparung von Schmieröl, ebenfalls in Folge ähnlicher Betheiligung und Prämien=Bewilligung.

3) Anlage eines Materialien=Magazins und Lieferung der erforderlichen Reparatur=Materialien und Utensilien dem Mindestfordernden auf Soumission.

4) Strengere Beaufsichtigung der Werkstätten und zweckmäßige Benutzung der Arbeitskräfte im Allgemeinen.

Im Dienste befanden sich 14 Locomotiven. In 4955 Tagen waren die 14 Maschinen 2127 Tage in Dienstthätigkeit, während 2828 Tagen aber im Ruhestand oder in Reparatur.

In jenen 2127 Arbeitstagen legten sie zurück:

für die	Beförderung	der	Personenzüge	. . . .	15439	Meilen
″	″	″	″ Güterzüge	. . . . .	7303	″
″	″	″	von Extrazügen	. . . . .	404	″
″	″	″	″ Bauzügen für die Bahnunterhaltung	. . . .	4059	″
				überhaupt	27205	Meilen.

Darauf wurden an Coaks verwendet:

zu den Personenzügen .	31903 Ctr.	oder 2 Ctr.	7 ℔ pr Meile		
„ „ Güterzügen . .	19749 „	„ 2 „	70 „ „ „		
im Reservedienst . .	3378 „	„ — „	— „ „ „		
zu den Extrafahrten .	1186 „	„ 2 „	93 „ „ „		
zu den Bauzügen . .	7550 „	„ 1 „	86 „ „ „		
Total	63766 Ctr.	oder 2 Ctr.	34 ℔ pr Meile.		

Im Jahr vorher betrug die Verwendung auf 24122 Meilen 71066 Ctr. oder 2 Ctr. 94 ℔ per Meile.

Unter Anwendung der eingeführten Special-Controle und nach Grundlage der ermittelten Normal-Bedarfssätze für den Locomotivendienst sind durch die Bemühungen der an den Ersparnissen mit Prämien betheiligten Locomotivführer und Heizer 6870 Ctr. Coaks zum durchschnittlichen Werthbetrag von 13 Sgr. = 2977 Thlr. erspart worden. Davon erhielten an Prämien:

die Locomotivführer	475 Rthr.	
die Heizer	380 „	855 „
mithin Ersparung für die Gesellschaft		2122 Thlr.

Auch in der Anwendung von Dampf-Expansions-Vorrichtungen an den Locomotiven sind wesentliche Ersparnisse in der Coaksverwendung erzielt worden, wobei die Resultate, welche in dieser Beziehung die beiden 14 zölligen Locomotiven mit gekuppelten Rädern, Jupiter und Mars, aus der Fabrick von Regnier-Poncelet in Lüttich, herbeigeführt haben, erwähnungswerth sind.

Die sämmtlichen Unkosten der Coaksfabrikation, einschließlich der Zinsen des Anlage-Capitals für die Coaksöfen, betragen 8219 Thlr., womit 23760 Ctr. gute Coaks gewonnen wurden, und wonach für diese der Preis sich auf 10 Sgr. 4½ Pf. herausstellt.

Der Preis der von der Rör bezogenen Coaks stellte sich dagegen pro 1843 noch auf fast 14 Sgr. pr. Zollzentner ins Magazin geschafft, ist seitdem aber etwas heruntergegangen.

Der Gebrauch des Knochenöls zum Schmieren der Locomotiven und der sich warmlaufenden Wagen-Achsenlagen wurde einer speciellen Controlle mit Prämien-Bewilligung an die Locomotiv- und Bremsenführer für erzielte Ersparnisse unterworfen.

Auf 24,122 Nutzmeilen wurden im Jahr 1842 — 9,282 Quart, oder $^{38}/_{100}$ Quart pr. Meile verwendet. Im Jahr 1843 wurden auf 27,206 Nutzmeilen nur 8,922 Quart verbraucht, was nach der früheren Verwendung einen Minder-Verbrauch von 1,546 Quart nachweißt. — Die Controle für 1843 ergab unter Grundlage gewisser Normal-Bedarfssätze nachstehende Ersparniß an Knochenöl:

a)	durch die Locomotivführer	2,385 Quart
b)	„ „ Bremsenführer	600 „
	in Summa	2,985 Quart,

welche à 15 Sgr. per Quart einen Werth von 1,493 Rthlr. bezeichnen. Werden davon 430 Rthlr. abgezogen, welche als Prämien für die erzielten Ersparnisse gezahlt worden sind, so ergibt sich für die Administration eine reine Ersparung von 1,063 Thalern.

Die Betriebskosten stellen sich pr. 1843 auf 53 bis 54%. Die Betriebsausgaben pr. zurückgelegte Nutzmeile auf 5 Rthlr. 28 Sgr. 10 Pf. Im Jahr 1842 betrugen diese Ausgaben 6 Rthlr. 18 Sgr. 10 Pf.

Das Betriebs-Inventarium der Gesellschaft ist im vergangenen Jahre durch zwei aus der Lütticher Fabrik von Regnier-Poncelet hervorgegangene starke Locomotiven vermehrt worden; es stellt sich indessen durch die anhaltend großen Güterzufuhren das Bedürfniß einer abermaligen Beschaffung von noch zwei großen Maschinen für die Güterbeförderung heraus, weshalb bereits Unterhandlungen angeknüpft sind. Die Anzahl der Transportwagen ist im Jahr 1843 um 104 Güterwagen aller Art und 2 Personenwagen vermehrt worden; die Gesellschaft besaß am Schlusse des Jahres demnach: 10 Personenwagen 1. Classe; 2 desgl. 1. und 2. Classe, combinirt; 14 desgl. 2. Classe; 8 desgl. 3. Classe, bedeckt für die Winterzeit, sie werden im Sommer zu Wagen 2. Classe eingestellt; 20 Personenwagen 3. Classe; 200 Güter-Transportwagen aller Art, worunter 50 mit festem Verdeck und geschlossen; 30 Equipage- oder auch größere Güter-Transportwagen; 18 Vieh-Transportwagen; 3 Pferde-Transportwagen; 5 Coaks- und Hülfs-Dienstwagen; überhaupt 310 Wagen; 30 neue Transportwagen für Kohlen nnd Eisen sind später noch in Bestellung gegeben worden und größtentheils bereits abgeliefert. Da die vorhandenen Zug- und Transportkräfte für den immer mehr zunehmenden Verkehr nicht ausreichen, so

wurde eine weitere Anschaffung und Vermehrung derselben beantragt. Die Nothwendigkeit, die Bahn mit einem Doppelgeleise zu versehen, wurde von der General-Versammlung anerkannt, und die Direction ermächtigt, zu deren Ausführung unter Vorbehalt der Genehmigung der Staatsregierung, ein weiteres Anlehen von einer Million Thaler aufzunehmen.

Für das abgelaufene Jahr wurden keine Zins-Coupons bezahlt, vielmehr beschlossen, den Termin zu deren Einlösung auf den 1. Juli 1845 zu stellen, zu welchem Zeitpunkt Hoffnung vorläge, mir den Erträgnissen von 1844 und den Ueberschüssen von 1843 die betheiligten Actionaire zu decken.

In Betreff des Reservefonds wurde bestimmt, daß nach Einlösung der Zins-Coupons vom Jahre 1843 aus dem in §. 19 der Statuten erwähnten jährlichen Reinertrag ein Reservefond gebildet werden soll.

Dem Unternehmen wird von Seiten der Direction eine ergiebige und nutzenbringende Zukunft geweissagt.

Düsseldorf-Elberfelder-Eisenbahn.

Der Jahresbericht der Direction für die Zeit vom 1. Dezbr. 1842 bis Ende 1843 giebt ausführliche Nachweisungen über den Stand dieses bis jetzt sich nicht lohnenden Unternehmens.

Der Rechnungsabschluß über den Bau der Bahn für den Zeitraum vom 1. Dezbr. 1842 bis ultimo März 1844 weißt die Einnahme von 2,598,047 Rthlr. 15 Sgr. 7 Pf. und eine Ausgabe von 2,546,509 Rthlr. 5 Sgr. 3 Pf. in den folgenden Rubriken nach.

Einnahmen.

	Gegenstand.	Bis Ende November 1842. Rthlr.	Sgr.	Pf.	Seitdem bis zum 1. April 1844. Rthlr.	Sgr.	Pf.	Summa. Rthlr.	Sgr.	Pf.
A	Bestand nach der früher abgelegten Rechnung	29	29	8	—	—	—	29	29	8
B	An nachträglichen Einnahmen der früheren Ausschreibungen à 1%	3,433	—	—	—	—	—	3,433	—	—
C	An Einnahmen von den Prozent-Ausschreibungen . .	1,017,522	—	—	—	—	—	1,017,522	—	—
D	An Einnahmen von Prioritäts-Actien à 5% vom 1 Jan. 1841 ausgestellt	600,000	—	—	—	—	—	600,000	—	—
E	An Einnahmen von Prioritäts-Actien à 4% vom 1. Juli 1842 ausgestellt.	950,000	—	—	—	—	—	950,000	—	—
F	An extraordinairen Einnahmen	24,745	23	—	2,316	22	11	27,062	15	11
	Summa der Einnahmen	2,595,730	22	8	2,316	22	11	2,598,047	15	7

Ausgaben.

	Gegenstand.	Bis Ende November 1842. Rthlr.	Sgr.	Pf.	Seitdem bis zum 1. April 1844. Rthlr.	Sgr.	Pf.	Summa. Rthlr.	Sgr.	Pf.
A	An Vorschuß	100	18	—	—	—	—	109	18	—
B	„ Baukosten	1,224,337	17	10	45,120	28	9	1,269,458	16	7
C	„ Allgemeine Kosten	335,233	—	9	58,288	22	6	393,521	23	3
D	„ Verwaltungskosten	52,315	5	4	9,369	17	1	61,684	22	5
E	„ Rückzahlung der älteren Prioritäts-Actien . . .	557,313	—	—	47,100	—	—	604,413	—	—
F	„ Zinsenvergütung	136,071	—	3	574	2	6	136,645	2	9
G	„ Vorschüsse zur näheren Berechnung	45,259	15	1	651	22	6	45,911	7	7
H	Zur Bildung eines Reservefonds	—	—	—	34,765	4	8	34,765	4	8
	Summa aller Ausgaben	2,350,638	27	3	195,870	8	—	2,546,509	5	3

Vergleicht man die Einnahmen mit den Ausgaben, so verbleibt ein Ueberschuß von 51,538 Rthlr. 10 Sgr. 4 Pf.

Der Stand des Unternehmens ergibt sich aus nachstehendem Vortrag, welchen der Präsident den Actionnairen in der General-Versammlung vom 29. April d. J. erstattet hat.

Die Versammlung, in welcher die Direction den letzten Jahresbericht vorzutragen die Ehre hatte, fiel in eine trübe Zeit. Schwere, dunkle Wolken hingen über dem Horizont des Unternehmens. Das Vertrauen in die Sache war mit dem Vertrauen in die Personen gewichen. Die heftigen Bewegungen der Börse endigten mit einem fast vernichtenden Urtheil; die Actien sanken unter die Hälfte ihres Nominalwerthes. Dennoch entäußerte sich in jener schwerbedrängten Zeit die Versammlung nicht der Hoffnung auf eine bessere Zukunft. An neuer Zuversicht stählte sich von neuem der Muth, und hierzu trug, wenn ich nicht irre, wesentlich die Offenheit bei, mit welcher damals die Direction die Resultate des Betriebs vorlegte und von allen Seiten beleuchtete. Es war dieses keine dankbare Aufgabe. Denn wenn gleich das Unternehmen über Gebühr verkleinert worden und fast Freund wie Feind thätig gewesen war, dessen Ruf zu beeinträchtigen, so war doch nicht zu verkennen, daß die Ausgabe des ersten Betriebsjahrs 75% der Einnahme überstiegen hatte, und es war eben so wenig zu verkennen, daß eine sorgsamere Ueberwachung und strengere Controlle des Betriebs wohlthätigen Einfluß auf die Oekonomie hätte äußern müssen. Doch mit der Erkenntniß zeigte sich auch die Möglichkeit der Aenderung, und die Direction glaubte der Versammlung die Versicherung nicht vorenthalten zu dürfen, daß es ihr Stolz und ihre Freude seyn werde, der nächsten General-Versammlung günstigere Resultate vorlegen zu können. Das Bewußtseyn eines festen Willens gab dieser Versicherung eine erhöhete Bedeutung, und die Direction hat, ich darf es aussprechen, an Mühe und Ausdauer es nicht fehlen lassen, um das ihr vorgesteckte Ziel zu erreichen. Heute ist der Zeitpunkt gekommen, über das, was geleistet worden, Rechenschaft abzulegen, und die Direction tritt vor die Versammlung mit dem lohnenden Gefühl, daß mehr erreicht worden ist, als in der kurzen Frist eines Jahres erreichbar zu seyn schien.

Nur der thörichten Unkenntniß der Verhältnisse oder der verblendeten Habsucht konnte die Idee vorschweben, daß es möglich seyn werde, ein durch die Kostspieligkeit der Anlage und des Betriebs gedrücktes Unternehmen ohne Veränderung seiner äußern Lage sofort rentabel zu machen. Wohl aber galt es, die in dem Schooße des Unternehmens vorhandenen Mittel und Kräfte zu benutzen und zu beleben, um in Verbindung mit der Verminderung der Ausgaben die Einnahmen zu vermehren. Eine angemessene Erhöhung der Personentarife bot sich dem vergleichenden und die Verhältnisse prüfenden Blicke als eines der ersten Mittel dar. Der Erfolg hat die Heilsamkeit dieses Mittels bewährt. Jene Erhöhung hat vor einem bedeutenderen Ausfall bewahrt, als nach den Verhältnissen des vorhergegangenen Jahres zu erwarten war; und nur in Bezug auf einige Zwischenstationen ist, jedoch ohne erheblichen Erfolg, versucht worden, dem allmählig und regelmäßig abnehmenden Verkehr durch pecuniäre Begünstigungen nachzuhelfen. Besonders wichtig schien aber die Be-

lebung und Ausbildung des Güterverkehrs, in welchem die Direction ein Haupt-Lebens-Element der Bahn erblickte. Zwei Mittel boten sich dar, nemlich die Herabsetzung der Tarife, um die Concurrenz des Frachtfuhrwerks zu erdrücken, und die Herstellung innerer Ordnung und Pünktlichkeit, um das Vertrauen des Publikums zu begründen. Die Anwendung beider Mittel hat glänzende Erfolge bewährt; die Bahn, welche nach der ursprünglichen Idee auf den Frachtverkehr basirt war, hat schon jetzt durch die Erfrischung dieses fast zur Nebensache gewordenen Verkehrszweiges Anspruch darauf, eben so sehr den frequentern Güterbahnen als den frequentern Personenbahnen zugesellt werden zu dürfen. Ueberhaupt hat die Einnahme des Jahrs 1843 sich im Vergleich mit dem Jahre 1842 um 20,400 Thlr. erhöht. In gleichem Verhältniß hat sich die Ausgabe vermindert. Die Direction hat zum besondern Gegenstand ihrer Aufmerksamkeit und Sorgfalt die Ersparnisse gemacht, welche durch Reduction des zahlreichen Personals und möglichste Oekonomie in dem Verbrauch an Materialien möglich waren. Rühmliche Erwähnung bedarf hierbei die Unterstützung, welche die Direction in den Gesinnungen und der Thätigkeit des Bahn-Ingenieurs Herrn Calebow fand. Es würde zu weit führen, die Ersparnisse im Einzelnen hier nachzuweisen; der Jahres-Bericht wird darüber ein Weiteres ergeben, und es genüge einstweilen die Angabe, daß, während im Jahre 1842 die Ausgabe noch über 71% der Einnahme absorbirt hat, dieselbe im Jahre 1843 bis auf 54% gefallen ist. Nur hierdurch wird es möglich, das aus dem Jahre 1842 verbliebene Defizit zu decken, ein um 400,000 Thlr. vermehrtes Actienkapital zu verzinsen, und dennoch der heutigen Versammlung einen Ueberschuß von 25,769 Thlr. zur Verfügung zu stellen. Dabei ist dem Unternehmen aus dem Bau- und Anlage-Kapital ein für seine dauernde Wohlfahrt unerläßlich nothwendiger Reservefond von p. p. 35,000 Thlr. geschaffen und der zur Vollendung der Bahn und der Stationen nothwendigste Rest erhalten worden.

Nicht minder wichtig als der Finanzhaushalt schien der Direction die Vollendung der Organisation der Gesellschaft zu seyn. Zucht und Ordnung im innern Dienst sind wesentliche Träger der Wohlfahrt des Unternehmens; dieselben zu begründen und herzustellen, war eifriges Bestreben. Besondere Erwähnung verdient dabei die nicht ohne Opfer erlangte Sicherstellung des Vermögens der Gesellschaft durch Aufnahme vollständiger Inventarien und Ueberweisung der einzelnen Theile an verantwortliche Beamte. Den einzelnen Beamten durch sorgfältige Instructionen ihren Wirkungskreis klar zu machen und den einzelnen Dienstzweigen dadurch feste Begrenzung zu verschaffen, ist versucht worden und gelungen. Aufrechthaltung der Rechte und der Würde der Gesellschaft nach Außen ist nach Kräften erstrebt und erreicht worden. In den vielfachen Berührungen mit Behörden und Privaten sind der Gesellschaft manche Concessionen zu Theil geworden, und das Vertrauen der Staatsbehörden hat deren Verwaltung begleitet. Zu den erheblichsten Acten gehört die in den Versammlungen vom 14. October und 30. Dezember v. J. beschlossene Statuten-Abänderung, welche das Wohl der Gesellschaft in dreifacher Beziehung sichert. Es werden die ungemessenen Ansprüche derjenigen, welche das Unternehmen augenblicklichem Zinsengenuß zu opfern geneigt sind, in die gebührenden Schranken zurückgewiesen; es wird dem Unternehmen ein Fond geschaffen, aus welchem dasselbe dauernde Lebenskraft zu schöpfen im Stande ist; es wird endlich den Berathungen in der General-Versammlung derjenige Einfluß gesichert, welcher durch das Anhäufen von Stimmberechtigungen in Einer Hand gar zu leicht

geschwächt oder gar vernichtet werden kann. Die Allerhöchste Genehmigung der gefaßten Beschlüsse steht noch zu erwarten.

Was endlich die äußern Verhältnisse der Gesellschaft betrifft, so dürfen wir mit der größten Genugthuung auf deren Gestaltung im Laufe des jüngsten Jahres zurückblicken. Zwar ist das in der Versammlung vom 17. Dezember 1842 beschlossene Gesuch, „daß der Staat auch für die hiesige Bahn eine verhältnißmäßige Zinsengarantie übernehmen möge, sey es für immer, oder auch vorläufig nur für einige Jahre, unterm 2. Februar v. J. von des Herrn Finanzministers Excellenz mit dem Bemerken abgelehnt worden, „daß kein Anlaß vorliege, von Seiten der Staatskasse zu Gunsten der Inhaber der Actien zuzutreten, um ihnen Zinsen zu gewähren, oder für die Folge zu sichern.“ Wir dürfen jedoch hoffen, daß aus dem Gesichtspunkt der Wichtigkeit des Unternehmens für die Provinz der Staat demselben anderweitige Unterstützung in demselben Maaße angedeihen lassen werde, wie andern Unternehmungen.

Die Bestrebungen, daß die große Verbindungsbahn zwischen Rhein und Weser über Düsseldorf durch die Rheinebene geführt werde, sind mit Erfolg gekrönt worden; des Königs Majestät haben allergnädigst entschieden, daß die Bahn bei Duisburg die Ruhr überschreite. Der Stadt Düsseldorf ist der Anschluß des neuen Bahnhofes an den jetzigen in Aussicht gestellt worden, und wenn gleich dieser Anschluß für unsere Bahn nicht von solcher Bedeutung zu seyn scheint, wie für die Stadt und das neue Unternehmen, so ist von Seiten der Direction doch nichts versäumt worden, um denselben nach Kräften zu befördern. Für die Eisenbahn von Steele nach Vohwinkel ist das gesammte Actien-Kapital gezeichnet und die Vorarbeiten sind fast vollendet. Die Purificirung der früher schon ertheilten Concession von der jetzt erfüllten Bedingung des Nachweises der erforderlichen Geldmittel ist binnen Kurzem zu erwarten; daher der Bau noch in diesem Jahre angegriffen werden soll. Für die Bahn von Düsseldorf nach Sittard ist das vorläufig veranschlagte Bedarfs-Kapital größtentheils in der Provinz untergebracht, und die Vorarbeiten haben mit den durch Einzahlung eines halben Prozents aufgebrachten Mitteln thätigst begonnen. Der projectirten Elberfeld-Dortmunder (Bergisch-Märkischen) Bahn ist nach zuverlässigen Nachrichten unter Gewährung sehr bedeutender Unterstützung von Seiten des Staats die Concession bereits ertheilt worden. Endlich wird die Anlage von Pferdebahnen zwischen Solingen und Vohwinkel und zwischen Mettmann und Erkrath projectirt, um eine directe Schienen-Verbindung mit unserer Bahn herzustellen. Für die Ausführung der zuerst erwähnten Bahn hat sich bereits ein Comite gebildet und die erforderlichen Geldmittel aufgebracht.

Wenn, wie bekannt die isolirte Lage und die Kürze unserer Bahn bisher den ungünstigsten Einfluß auf einen lucrativen Betrieb ausübten, so werden durch die Ausführung von Anschlußbahnen diese Uebelstände theils beseitigt theils gemildert werden.

Wohin wir also unsere Blicke in heutiger Versammlung wenden, so tritt uns ein günstigerer Zustand entgegen, als bei Erstattung des letzten Jahres-Berichtes vorhanden war; die Gegenwart übertrifft die gehegten Erwartungen und die Zukunft berechtigt zu den blühendsten Hoffnungen. Die Direction freuet sich, eine solche Ansicht der Dinge, als aus wahrer Ueberzeugung entsprossen, Ihnen, meine Herren, heute vorlegen zu dürfen.

Aus dem Geschäftsbericht für 1843 erweisen sich die Ergebnisse dieses Unternehmens.

Die Gesammt-Einnahme betrug:

1842:	1843:
Rthlr. 146,163. 19. 3.	Rthlr. 153,054. 19. 2.

Total-Ausgaben

1843:	1843:
Rthlr. 148,585. 29. 8.	Rthlr. 127,285. 6. 9.

Personen wurden befördert

1842:	1843:
383,018.	267,687.

Transport an diversen Frachten

	1842:	1843:
	Ctr. 370,255.	Ctr. 799,250.
Geldbetrag	Rthlr. 23,594. 7. 7.	Rthlr. 52,860. 7. 3.

Der Rechnungsabschluß über den Betrieb der Bahn im Jahr 1843 enthält die Details über Einnahme und Ausgabe.

Einnahme.	Betrag. Rthlr.	Sgr.	Pf.	Bemerkungen.
Personen-Gelder	89594	19	—	
Von den Oberschirrmeistern eingezogene Personen-Gelder	526	12	6	
Von Militair-Commando's eingenommene Gelder	94	5	—	
Ueberfrachts-Gelder für Passagier-Effecten . .	2943	27	—	
ditto ditto Gemüse-Transport . .	2283	14	—	
ditto ditto transportirte Hunde .	99	5	—	
Fracht ꝛc. ꝛc. Gelder vom Güter-Verkehr, und zwar:				
a. Fracht	47761	12	—	
b. Waagegeld	53	13	11	Die Nachnahme von 6149 Thlr. — 8 Pf. ist hier nachrichtlich aufgeführt, und kommt in Einnahme und Ausgabe als durchlaufender Posten vor.
c. Nachnahme . . . Thlr. 6149. — 8.				
d. Factage	203	23	9	
e. Bestättergeld in Elberfeld	2554	24	3	
f. Lagergeld	3	9	4	
Zu übertragen . . .	146118	15	9	

Einnahme.	Betrag. Rthlr.	Sgr.	Pf.	Bemerkungen.
Uebertrag	146118	15	9	
Extraordinaire Einnahme, und zwar:				
a. Für verkauften Pferdedünger	120	19	6	
b. An Schadens-Ersatzleistungen . . .	7	5	10	
c. Für verkauften Leder-Abfall	34	13	6	
d. Für verkauften Sand	803	28	9	
e. An restituirten Tantiemen	3	4	9	Die Einnahme „Insgemein" besteht aus dem Erlös für verkaufte Frachtbriefe, für verkaufte schmutzige Putzwolle, Ersatz für zerbrochene Fensterscheiben, für verkaufte alte Siederöhren, für Miethe verliehener Wagen ꝛc.
f. Für verkaufte Eisendrechselspäne . . .	687	2	1	
g. Für verkauften Coaks-Abfall	6	—	—	
h. Für Miethen und Verkauf von Gras	304	8	8	
i. Für Zinsen von den bei den Banquiers		23	3	
deponirten Geldern	4158	23	3	
k. Insgemein	810	17	1	
Total	153054	19	2	

Ausgabe.	Betrag. Rthlr.	Sgr.	Pf.	Bemerkungen.
I. Vorschuß aus 1842	2422	10	5	
II. Laufende Ausgaben pro 1843.				
A. Bahn-Verwaltung.				
Tit. I. Besoldung und Kleidung:				
1. Für die Bahnmeister, Besoldung . .	720	—	—	
2. Für den Bahn-Aufseher ditto	304	5	—	
3. Für die Bahnwärter ditto	6123	22	—	
4. Für die Hülfswärter ditto	721	24	—	
5. Für die Excentrik und Drehscheibensteller, Besoldung	1213	5	—	
6. Für Dienstkleidung	726	1	4	
Tit. II. Instandhaltung der Bahn:				
1. Für Tagelöhner zur Unterhaltung der Bahn, der Dossirungen und Gräben .	6506	6	4	
2. Für Anschaffung der Materialien zur Unterhaltung des Schienenwegs . . .	1631	8	2	
3. Für Anschaffung der Materialien zur Befestigung der Dossirungen	18	12	9	
4. Für Instandhaltung der Drehscheiben, Ausweichungen und Straßen-Uebergänge	390	15	3	
5. Für Unterhaltung des Taues auf der geneigten Ebene	2294	29	—	Darunter 2031 Thlr. 3 Sgr. für Anschaffung eines Drathseils.
Zu übertragen . . .	20650	8	10	

Ausgabe.	Betrag. Rthlr.	Sgr.	Pf.	Bemerkungen.
Uebertrag	20650	8	10	
6. Für Unterhaltung des Signal-Gebläses auf der geneigten Ebene, der Laternen 2c.	40	4	5	
Tit. III. Instandhaltung und Ersatz der Bahn-Geräthe	573	2	8	
Tit. IV. Instandhaltung der Gebäude, Brücken und Durchlässe 2c. .	800	29	10	
Tit. V. Insgemein für unvorhergesehene Ausgaben	326	29	11	
Summa A. Bahn-Verwaltuug:	22391	15	8	
B. Transport-Verwaltung.				
Tit. I. Besoldung und Kleidung:				
1. Für 3 Empfänger	1300	—	—	
2. An Tantiemen für die Empfänger auf den Zwischen-Stationen	354	2	7	
3. Für den Güter-Inspicienten	427	24	9	
4. Für zwei Magazinmeister	605	—	—	
5. Für die Packmeister, (welche auf den Zwischen-Stationen zugleich Aufseher sind)	1197	20	6	
6. Für 2 Oberschirrmeister	446	20	—	
7. Für die Schirrmeister	746	—	—	
8. Für Bremsführer oder Schirrmeister II. Classe	691	6	—	
9. Für 2 Signal-Trompeter	292	—	—	
10. Für 4 Signal- und Tau-Wärter . .	545	4	—	
11. Für 1 Seiler und 1 Zimmermann zur Unterhaltung des Taues und der Taurollen	311	—	—	
12. Für die Pförtner	729	4	—	
13. Für Stations- und Chaussee-Wärter .	388	27	—	
14. Für Nachtwächter	463	3	—	
15. Für den Wagenmeister	201	8	9	
16. Für den Maschinenmeister	500	—	—	
17. Für die Maschinisten	1954	—	—	
18. Für die Heizer	1445	6	9	
19. An Tagelöhnen, für Putzen, Ab- und Zufahren der Wagen und Maschinen, — Auf und Abladen der Fracht 2c. Güter	8316	26	2	
20. Für Dienstkleidungen	658	6	6	
Zu übertragen . . .	21573	10	—	

Ausgabe.	Betrag. Rthlr.	Sgr.	Pf.	Bemerkungen.
Uebertrag	21573	10	—	
Tit. II. Kosten der Transport-Kräfte:				
1. Für Brennmaterial für die Locomotiven, Holz und Coaks	11518	28	6	
2. Für Oel (Baumöl, Rüböl, Leinöl, Knochenöl)	1964	23	8	
3. Für sonstige Materialien, als Talg, Bleiweiß ꝛc.	1267	29	1	
4. Für Fourage und Behandlung der Pferde, nebst Unterhaltung des Geschirres in Elberfeld	4401	21	4	Der Lohn der Knechte ist bei Tit. I. pos. 19 berechnet.
5. Bestättergeld in Düsseldorf	2848	7	—	Vom 1. Juli 1843 ist die An- und Abfuhr der Güter durch eigenes Fuhrwerk besorgt und sind von jenem Zeitpunkte ab die diesfälligen Kosten einschließlich des Lohns der Knechte aus dieser Ausgabe-Position bestritten worden.
Tit. III. Reparatur der Locomotiven und Wagen:				
1. Für Arbeitslöhne	5077	10	6	
2. Für Materialien, als Eisen, Kupfer, Messing, Blei, Schmiedekohlen, Holz, Farbe ꝛc.	5793	18	7	
3. Für Instandhaltung der stehenden Maschine zu Hochdahl	—	19	6	
Tit. IV. Unterhaltung und Ersatz der Geräthe und Werkzeuge . . .	484	26	9	
Tit. V. Für Beleuchtung:				
1. Der Bahn, der Wege-Uebergänge ꝛc. .	499	5	7	
2. Der Locomotiven, Wagen ꝛc.	192	23	—	
Tit. VI. Für Heizung: Der Wasserreservoirs, der Passagier-Zimmer, der Arbeits- u. Dienstlokalien	36	16	—	Die Heizung hat fast ausschließlich mit den für den Locomotivendienst unbrauchbaren Coaksabfällen bewirkt werden können.
Tit. VII. Druckkosten: Für Fahrbillets und Stempelgeräthe, und für Druck- und Insertionskosten	708	2	7	
Tit. VIII. Insgemein: An Schadens-Ersatz für beschädigte Güter und für sonstige unvorhergesehene Ausgaben	884	26	6	
Summa B. Transport-Verwaltung	57252	28	7	
C. Allgemeine Verwaltung.				
Tit. I. Besoldung:				
1. Für den Director	1800	—	—	
2. Für den Ingenieur	1200	—	—	
Zu übertragen . . .	3000	—	—	

Ausgabe.	Betrag. Rthlr.	Sgr.	Pf.	Bemerkungen.
Uebertrag	3000	—	—	
3. Für 2 Bahnhofs-Inspectoren (incl. Dienstkleidung)	620	—	—	Diese Stellen sind theils von den für den Bau der Bahn engagirten Beamten noch wahrgenommen worden, theils unbesetzt geblieben.
4. Für den Rechnungs-Secretair . . .	—	—	—	
5. Für den zweiten Secretair	127	10	—	
6. Für den Controlleur	400	—	—	
7. Für 2 Expedienten	356	5	—	Der zweite Expedient ist nur periodisch beschäftigt worden.
8. Für den Büreaudiener	168	—	—	
Tit. II. Steuern und Abgaben . . .	71	22	—	
Tit. III. Gratificationen und Amtsreisen:				
1. Remuneration der Directorial-Räthe ꝛc.	—	—	—	Auf den Betriebsfond sind keine Remunerationen angewiesen worden.
2. Zur speciellen Berechnung	113	17	6	
Tit. IV. Bureau-Kosten:				
Schreib- und Zeichnen-Materialien . .	293	8	11	
Tit. V. Zinsen:				
Zinsen von den Prioritäts-Actien .	39412	—	—	Von 294 Actien sind die Coupons bis zum Abschlusse zur Einlösung nicht präsentirt worden, jedoch bereits für 178 Coupons 356 Thlr. nach dem Abschlusse bezahlt.
Tit. VI. Insgemein:				
Für verschiedene unvorhergesehene Ausgaben zur speciellen Berechnung . .	656	8	8	
Summa C. Allgemeine Verwaltung	45218	12	1	

Bei Recapitulation der Ausgaben incl. eines Vorschusses von 1842 von Rthlr. 2,422. 10, 5. belaufen sich solche auf: 127,285 Rthlr. 6 Sgr. 9 Pf., welche nach Abzug bei den Einnahmen einen Ueberschuß von 25,769 Rthlr. 12 Sgr. 5 Pf. zur Verfügung stellen. Diese Summe sollte nach den Ansichten des Verwaltungsraths dahin verwendet werden, für das Jahr 1843 2½% auszuzahlen und den von jenem Bestande verbleibenden Ueberschuß ad 74 Rthlr, 12 Sgr. 5 Pf. dem Rerservefond zu überweisen, wurde aber dahin entschieden, daß die Bezahlung der gedachten 2½% für das Jahr 1843 vorläufig nur bei Auslieferung der Zinscoupons für beide Jahre 1842 und 1843 erfolgen sollte.

Bei Beleuchtung des Bahnbetriebs und der daraus hervorgegangenen Resultate ergeben sich folgende Details.

Nach den ermittelten Durchschnittssätzen haben 3,22 Ctr. so viel eingetragen, als eine Person. Im Jahr 1842 belief sich die

Ausgabe auf 71,5 % der Einnahme. Im Jahr 1843 stellte sich solche auf 54%. Der Gewinn von jeder Person nach der angenommenen Reduction der Personen auf Centner und umgekehrt, beträgt im Jahr 1842: 2 Sgr. 4 Pf.; im Jahr 1843: 5 Sgr. 0,2 Pf.; pro Centner 1842: 8,6 Pf.; 1843: 1 Sgr. 0,7 Pf.

Im Dienste sind 8 Maschinen, welche bestimmte Führer und Stellvertreter haben. Die Maschinen haben im Jahr 1843: 12014,27 Meilen zurückgelegt; es fanden 3382 einfache Fahrten statt, welche 45973 Wagen erforderten und 149132,6 Meilen durchliefen. Die Maschinen bedurften im Durchschnitt 202,8 ℔ Coaks und 0,3 Maas Oel pro Meile. Die Reparaturkosten, ebenfalls durchschnittlich genommen, erforderten für jede Maschine Rthlr. 866. 15 Sgr. —
für jede Doppelfahrt . . . . „ 4. 1 „ 8.
für jede Meile . . . . „ — 17 „ 4.

Mit Einschluß der Wagen-Reparaturen, welche per Meile 2,7 Pfennige betragen, belaufen sich die Kosten der Zug- und Transportkräfte:

	pro Doppelfahrt: Rthlr. Sgr. Pf.	pro Meile: Sgr. Pf.
a) an Reparaturkosten (Material und Arbeitslohn)	4. 21. 2.	20. 1.
b) an Brennmaterial (Coaks und Holz) . .	6. 13. 9.	27. 7.
c) an Schmiermaterial (für Locomotiven und Wagen	1. 3. 7.	4. 9.
d) an Putzmaterialien (für Locomotiven und Wagen	— 23. 1.	3. 3.
e) für Beleuchtung der Bahn	— 8. 4.	1. 2.
f) für Beleuchtung der Locomotiven und Wagen	— 3. 6.	— 6.

Die Kosten einer einfachen Fahrt betragen also nach Maasgabe der Ausgabe für die sub a—f angegebenen Positionen 6 Rthlr. 21 Sgr. 8½ Pf.

Der Reservefonds stellte sich am 1. Januar 1844 auf 34765 Thlr. 4 Sgr. 8 Pf., welche in einem der Stadt Düsseldorf zu 4% hergeliehenen Kapital von 24,000 Thlr. und in dem, bei dem Banquierhause Cleff beruhenden Restbetrage von 10,765 Rthlr. 4 Sgr. 8 Pf. nachgewiesen werden.

Taunus-Eisenbahn.

Das Jahr 1843 war hinsichtlich der Einnahmen und der Personenfrequenz für die Taunusbahn nicht so günstig wie sein Vorgänger, indem es gegen das Jahr 1842 eine Weniger-Einnahme von 30,014 fl. 44 kr. und eine verminderte Frequenz von 67,646 Personen nachweiset.

Die Ursachen davon liegen mehr in Zufälligkeiten als in sonstigen Gründen, und möchten namentlich darin zu finden sein, daß die im Jahr 1842 in Mainz stattgefundene Kunst- und Gewerb-Ausstellung der Taunus-Eisenbahn eine außerordentliche Benutzung zuführte, und die im verflossenen Sommer in der Regel an Sonntagen regnerische Witterung die Lustfahrten von Frankfurt nach Mainz, Wiesbaden und dem Rheingau unmöglich machte, wodurch der Cassa im geringsten Anschlag eine Minder-Einnahme von fl. 20,000 veranlaßt wurde.

Im abgelaufenen Jahr wurden auf der Taunus-Eisenbahn, incl. Postreisender 744,660 Personen befördert, was auf jeden einzelnen Tag berechnet, eine Frequenz von 2040 Personen ergibt.

Hiervon wurden befördert:

10395	Personen in der	I. Classe
83219	" " "	II. "
208677	" " "	III. "
442369	" " "	IV. "
744660	Personen zusammen.	

Nur die Wien-Gloggnitzer Bahn hatte im verflossenen Jahr eine stärkere Personen-Frequenz, als die Taunus-Eisenbahn.

Bei Ermittelung der befahrenen Wegstrecken hat sich ergeben, daß 127,168 Personen auf 1, 291,682 auf 2, 7,312 auf 3, 28,876 auf 4, 2,558 auf 5, 21,948 auf 6, 9,408 auf 7, 173,616 auf 8, 20,197 auf 9, und 61,895 auf 10 Stunde Wegs die Bahn benutzt haben.

Außer den Personen wurden mit den gewöhnlichen Convois befördert:

40,088½	Ctr.	Frachtgut;
10,949	„ 11 ℔	Reisegepäck-Ueberfracht;
333	„ 88 „	Gepäck-Ueberfracht der Postreisenden;
4,688	„ 73 „	Postgüter;
726,869	fl.	Geld;
1,317		Equipagen;
6,069	Stück	Schlachtvieh;
21	„	Wildpret;
2,625		Hunde;
12,482		Traglasten.

Die stärkste Frequenz fand am 16. Juli mit 10,511 Personen, und die geringste am 7. Januar mit 667 Personen statt.

Auf der Station Biebrich hat der Dienst sich sehr ausgedehnt, und macht in dessen Folge mehrere Einrichtungen erforderlich. Im Jahr 1841 betrug die Frequenz von und nach Biebrich 96,564 Personen mit 426¾ Ctr. Gepäcküberfracht. Im Jahr 1842 steigerte sich die Frequenz auf 126,406 Personen mit 1047¼ Ctr. Gepäcküberfracht. Außerdem wurden 68 Equipagen und 7499 Ctr. Frachtgüter expedirt.

Im Jahr 1843 beläuft sich die Frequenz von und nach Biebrich auf 133,909 Personen mit 1961¼ Ctr. Gepäcküberfracht. Expedirt wurden noch 181 Equipagen und 20,956¼ Ctr. Frachtgut.

Im verflossenen Jahre waren zum Transport der Personen, Frachtgüter, Vieh ꝛc. 43,563 Wagen erforderlich, welche im 4,123 Fahrten 37,323 Wegstunden durchliefen, was durchschnittlich per einzelne Fahrt circa 9 Wegstunden und 10 Wagen nachweißt.

Im Dienste befanden sich eilf Locomotiven, 99 Personen- und 33 Transportwagen, wovon der größere Theil in der rühmlichst bekannten Chaisen-Fabrik des Herrn Carl Borgnis in Höchst gebaut worden ist, und die sich sowohl durch ganz vorzügliche Arbeit als auch durch billige Preise empfehlen. —

Zum Heizen der Maschinen (incl. zweier Reserve-Maschinen welche 5000 Ctr. Coaks erforderten) wurden 45,200 Ctr. Cokes verbraucht, was für die einzelne Fahrt auf die ganze Bahnlänge 12¹/₁₀ Ctr., und auf jeden einzelnen beförderten Reisenden —

wenn man die Repartition hier anwenden will — $6^1/_{10}$ ℔ Coaks ausmacht.

Die Betriebs-Einnahmen excl. der Post classifiziren sich folgendermaßen:

1) Für Personentransport	fl.	379,141. 40.
2) „ Gepäcküberfracht	„	17,516 17.
3) Transport von Frachtgut	„	12,449. 50.
4) desgl. „ Schlachtvieh	„	4,041. 4.
5) desgl. „ Equipagen	„	9,222. 12.
6) Diverse	„	1,169. 36.
Zusammen	fl.	423,540. 39.

Berechnet man die Brutto-Einnahme auf jeden einzelnen Reisenden, so ergibt sich eine Einnahme von $34^1/_4$ Kr. per Kopf. Legt man aber, was richtiger ist, nur die Einnahme aus dem Personen-Transport dabei zu Grunde, so ergibt sich nur $30^7/_{10}$ Kr. per Kopf.

Die Ausgaben für den Betrieb der Bahn betragen fl. 213,572. 40 kr. und stellen, — wenn man sie gegen die Einnahmen nach Prozenten berechnet — die wirklichen Kosten für den Betrieb auf 50%.

Die Brutto-Einnahmen und Ausgaben zerfallen in folgende Rubriken:

a) Einnahme aus dem Bahnbetrieb	fl.	423,540. 39	kr.
b) Zahlung von der Fürstl. Thurn und Taxis'schen Post	„	4,910. —	„
c) Ertrag aus Crescenzen	„	1,195. 27	„
d) desgl. aus verpachteten Grundstücken	„	898. 31	„
e) desgl. aus vermietheten Localitäten	„	218. 45	„
wozu aus dem Reserve-Conto für Wagen und Locomotive der den Anschaffungskosten entsprechende Betrag entnommen worden ist mit	„	5,804. —	„
Zusammen	fl.	436,567. 22	kr.

Ausgaben:

1) Locomotiven- und Wagen-Reparaturen	fl.	16,631. 36	kr.
2) für Coaks	„	52,520. 49	„
3) für Fett und Oel	„	3,116. 2	„
4) für die Werkstätten, Arbeitslohn, Material-Verbrauch 2c.	„	18,347. 36	„
5) für Besoldungen und Gratifikationen	„	87,637. 20	„
Uebertrag	fl.	178,253. 23	kr.

	Uebertrag	fl.	178,253. 23 kr.
6) für Steuern und Miethen		„	10,133. 37 „
7) Unterhaltung der Stationsgebäude 2c.		„	7,410. 24 „
8) für Büreaukosten		„	4,075. 59 „
8) für Bekleidung		„	2,275. 7 „
10) für Arbeitsgeschirr und Arbeitswagen		„	452. 58 „
11) für Baumaterial an Schließen und Chairs		„	488. 13 „
12) für Bahnunterhaltung und zwar:			
a) Signal-Einrichtung	fl. 1784. 26 kr.		
b) Arbeitslohn, Rectifiziren, Fuhrlohn von Material	„ 9050. 31 „		
c) Verwendung von Baumaterial	„ 1178. 36 „		
zusammen		„	12,013. 33 „
13) für diverse Ausgaben an Druckkosten, Bankprovision, Rechtsconsultationen, Proceßkosten 2c.		„	3,388. 32 „
14) für Heizung und Beleuchtung, nach Abzug der Vorräthe		„	2,721. 17 „
15) für Unterhaltung der Mobilien		„	614. 17 „
16) für Zinsen nach dem Hauptzinsen-Conto pro Saldo		„	9,785. 36 „
17) für Feuer-Versicherung		„	702. 41 „
18) auf Grundeigenthum für Culturkosten, Sämereien 2c.		„	1,176 16 „
Sämmtliche Ausgaben		fl.	233,491. 53 kr.

Hiernach ergibt sich nunmehr nachstehendes Resultat:

Die Gesammt-Einnahme vom Jahr 1843 betrug	fl.	436,567. 22 kr.
wovon der Betriebsaufwand in Abzug kommt mit	„	233,491. 53 „
und verbleiben	fl.	203,075. 29 kr.

welche nachstehende Vertheilung erhielten:

1) als Dividende auf jede der 12,000 Stück Actien à fl. 15. —	fl.	180,000. — kr.
2) als Tantieme für den Director	„	1,500. — „
3) als Geschenk und Beitrag für den Wittwen- und Waisenfonds	„	1,500. — „
4) als weitere Dotation des Capital-Reservefonds	„	10,000. — „
5) zur Ueberschreibung auf den Maschinen und Transportmittel-Reserve-Conto	„	10,075. 29 „
Zusammen	fl.	203,075. 29 kr.

Der Capital-Reserve-Conto betrug am Schluße des Jahres 1843 fl. 61,000. — und der Transportmittel-Reserve-Conto fl. 38,496. 26 kr. zusammen fl. 99,496. 26 kr.

Mit Einschluß eines neu aufgenommenen Capitals von fl. 300,000 zur definitiven Regulirung des Bau-Conto's beträgt das Gesammt-Capital für die Taunus-Eisenbahn fl. 3,500,000.

welches sich aber um mehrere Hunderttausend Gulden verringert, wenn die der Gesellschaft noch angehörenden werthvollen Grundstücke veräußert sind.

Netto-Bilanz am Ende des Rechnungsjahrs 1843.

	Debitoren.			Creditoren.	
	fl.	kr.		fl.	kr.
Haupt-Bahnbau-Conto .	3,517,324	27	Capital-Conto	3,000,000	—
Cassa-Conto	2,055	40	Anleihe von fl. 300,000 mit 1 rückständigen Coupon	300,005	—
Conto für Locomotive .	6,724	30	Reserve-Conto	61,000	—
Conto für Personen- und Transportwagen ...	6,038	30	Reserve-Conto für Locomotive und Wagen .	38,496	26
Conto für Coke und Bewegungskräfte	17,001	20	Dividende pro 1843 ...	180,000	—
Conto für Knochenöl und Fett	1,317	43	Dividenden Rückstände von 1841 und 1842 .	615	—
Conto für Werkstätten .	18,850	56	Zinsen Rückstände	1,982	24
Conto für Wagen und Arbeits-Geschirr ...	1,915	6	Pensionsfond für die Angestellten	3,551	—
Conto für Baumaterial	9,252	13	Post-Conto	28,088	14
Conto für Heizung und Beleuchtung	789	19	Dienst-Cautionen	12,291	—
Conto für Feuerversicherung	1,342	30	Herzogl. Nassauische General-Steuer-Direction	9,280	6
Fürstlich Thurn und Taxis'sche Postverwaltung	28,088	14	Verschiedene Creditoren .	16,546	53
Depositen-Conto	3,555	9			
Verschiedene Debitoren .	37,600	26			
	3,651,856	3		3,651,856	3

Badische Eisenbahnen.

Der Bau der Eisenbahnen hat in Baden eine Ausführung erhalten, welche in vielfacher Beziehung gelungen genannt werden kann. Würde man bei diesen Bahn-Anlagen sich der Spurweite bedient haben, welche man in Amerika, England, Frankreich, Belgien und Deutschland für die zweckmäßigste hält und in Anwendung bringt, und welche sich noch in allen Beziehungen entsprechend erprobt hat, so dürften die badischen Bahnen namentlich die Strecken von Mannheim nach Karlsruhe und weiter, als ein Muster in der Ausführung genannt, und zur Nachahmung empfohlen werden. — Sowohl der Bahnkörper, als auch die Bahnhöfe werden gründlich angelegt und überwacht, und gleiche Sorgfalt und Umsicht den Zug- und Transportkräften gewidmet. — Hat man bei Anlage einzelner Bahnhöfe und Locomotivhäuser etwas zu viel der Form auf Unkosten des Zwecks gehuldigt, so kann es kein Fehler genannt werden, indem aus allem ein Streben ersichtlich ist, der Sache zu nützen, und es zu einer würdigen vom Staat ausgehenden Unternehmung zu stempeln.

Da die badischen Bahnen bis in die Nähe von Straßburg beendet sind, so wird die Main-Nekar-Bahn im Jahr 1845 das rasche Mittel an Handen geben, von Frankfurt nach Basel zu kommen, und man wird, wie nicht zu zweifeln, auch bald die Linien in Angriff nehmen, welche bestimmt sind, die Verbindung mit Würtemberg herzustellen.

Mit welchem wahrhaft großartigen Maasstab die Eisenbahnfrage erfaßt und von der Regierung gewürdigt worden ist, beweißt sich aus dem Budget der Eisenbahn-Schulden-Tilgungscasse für 1844 und 1845, welches den Kammern mit den erforderlichen Erläuterungen im Januar 1844 vorgelegt worden ist.

Wir entnehmen daraus den Eingang.

Der Eisenbahnbau von Mannheim soll kosten:

a) bis an die Schweizergrenze	fl. 19,143,663.	58 kr.
b) Die Neckar-Main-Bahn	„ 1,084,895.	— „
Uebertrag	fl. 20,228,558.	58 kr.

	Uebertrag	fl. 20,228,558. 58 kr.
c) Die Zweigbahn von Mannheim bis Friedrichsfeld.	"	274,300. — "
zusammen . . .		fl. 20,502,858. 58 kr.
zu Anschaffung des Betriebsmaterials für die erst erwähnte Bahn werden	"	4,317,065. — "
im Ganzen also .		fl. 24,819,923. 58 kr.

gefordert. Die Eisenbahnarbeiten haben, nachdem das Gesetz vom 29. März 1838 (Regierungsblatt Nr. XV.) den Bau einer Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizergrenze bei Basel (angeschlagen zu 13 Million Gulden) auf Staatskosten ausgesprochen hatte, begonnen, und sind bis jetzt fortgesetzt worden.

Die Kosten wurden bis zur Errichtung der Eisenbahn-Schulden-Tilgungskasse am 10 Sptr. 1842 von der Amortisationskasse bezahlt, in diesem Zeitpunkte aber sowohl für die Vergangenheit als für die Zukunft auf die erstere überwiesen. In der Eisenbahn-Schulden-Tilgungskasse ist daher der Gesammt-Aufwand vollständig in Ausgabe.

Sie hat an Bau- und Betriebs-Materialkosten bis 31. Dcbr. 1843		fl. 10,535,268. 9 kr.
In das vorliegende Büdget sind . . .	"	11,385,860. 1 "
aufgenommen, der Gesammtbetrag am 1. Januar 1846 beläuft sich also auf		fl. 21,921,128. 10 kr.
in das Büdget für 1846 sind noch . .	"	2,898,795. 48 "
aufzunehmen.		fl. 24,819,923. 58 kr.

Baden hat die Wichtigkeit der Schienenwege im vollen Sinne des Worts erkannt, indem es diese Unternehmungen nicht in die Hände von Privaten gegeben, sondern als eine Angelegenheit des Staats behandelt hat. Die Folgen werden die Weisheit einer solchen großartigen Beschlußnahme erkennen lassen, und in dem Lande einen Verkehr entwickeln, woraus sich die lohnendsten Ergebnisse bilden werden.

Die Beleuchtung des Verkehrs der badischen Eisenbahnen bis Ende 1843 ist vor der Hand unmöglich, indem die näheren Nachweisungen darüber von den Behörden bis jetzt nicht gegeben wurden, daher wir uns auf das beschränken müssen, was öffentliche Blätter darüber gemeldet haben, und für den Bahnbetrieb der Heidelberg-Mannheimer Bahn für das Jahr 1842 die Nachweisung benutzen, welche von Seiten der Behörden veröffentlicht worden ist.

Auf der Mannheim-Heidelberger Eisenbahn, deren Anlage-Capital sich bis zum Schlusse des Jahres 1842 auf fl. 1,520,381. 35 kr. belaufen hat, wurden im Jahr 1842 307,692 Personen befördert. Es fanden 4346 öffentliche Fahrten statt, welche sich in die Strecke von Mannheim und Heidelberg theilten, und 18470½ badische Wegstunden zurücklegten.

Bei Berechnung der Wegstrecke, welche durch diese Anzahl Reisenden zurückgelegt wurde, ergibt sich die Summe von 1,201,883½ badische Stunden, was einer Anzahl von 282,796 auf der ganzen Länge der Bahn gefahrenen Personen (auf einer Fahrt durchschnittlich 65,06 Personen) gleichkömmt.

Das Verhältniß der Frequenz nach den einzelnen Wagenklassen ist folgendes:

In der	I. Classe	fuhren	5,048	Personen	oder	1,64%	der Gesammtzahl
„ „	II.	„	„ 29,642	„	„	9,64%	„
„ „	III.	„	„ 273,002	„	„	88,72%	„

Die Einnahme aus Fahrtaxen für die beförderten 307,692 Personen beträgt 93,115 fl. 18 kr.; es ergibt sich hiernach die durchschnittliche Taxe für eine Person zu 18,15 Kreuzer, und die durchschnittliche Personentaxe auf eine Stunde zu 4,64 Kreuzer. Das Verhältniß dieser Einnahme auf die drei Wagenklassen ist folgendes:

Die	I. Wagenklasse	ertrug	3,945 fl.	36 kr.	oder	4,24%
„	II. „	„	14,251 „	— „	„	15,30%
„	III. „	„	74,918 „	42 „	„	80,46%

Die Einnahme aus sämmtlichen unmittelbar erhobenen Transportgefällen beträgt 97,319 fl. 9 kr. und besteht außer obiger Summe für Personenbeförderung in

fl. 1,352. 3 kr. für Uebergewicht der 8043,23 Ctr. Reisegepäck
379. 15 „ „ 108 Equipagen.
2,472. 33 „ „ 6348 Stück Thiere.

Von dieser Einnahme fällt auf

die Station Heidelberg . . . . fl. 46,417. 44 kr.
„ „ Friedrichsfeld . . . . „ 3,469. 54 „
„ „ Mannheim . . . . „ 47,431. 31 „

Nach obiger Einnahme stellt sich die durchschnittliche Einnahme für einen Tag auf fl. 266. 37 kr. für eine Fahrt auf fl. 22. 23 kr. und für eine Wegstunde auf fl. 5. 16 kr.

Im Dienste befanden sich 5 Locomotive, welche in 4356 Fahrten 18,513 Wegstunden zurücklegten.

Von obigen 4356 Fahrten wurden 4320 mit Coaksfeuerung und 36 versuchsweise mit Holzfeuerung gemacht.

Der gesammte Brennmaterial-Verbrauch hierfür belief sich auf 1,710,783 Pfund Coaks und 4040 c′ Forlenholz. Der Werth für erstere betrug fl. 18,860. 43 kr. für letzteres fl. 349. 47 kr.

Von diesem Quantum wurde zum Anfeuern der Locomotiven 54,300 ℔ Coaks und 2,284 c′ Holz verwendet, der Rest mit 1,656,483 ℔ Coaks und 1,756 c′ Holz fällt auf den Verbrauch während der Fahrt einschließlich des Standes in den Stationen. Der durchschnittliche Verbrauch bei Coaksfeuerung betrug exclusive des Anheizens für die Fahrt 383,45 ℔ Coaks im Werth von fl. 4. 13,64 kr., für die Wegstunde 90,22 ℔ Coaks mit 59,68 kr. Bei der Holzfeuerung war für die Fahrt 48,78 c′ Holz, im Werth von fl. 4. 13,40 kr., und für die Stunde 11,48 c′ Holz mit 59,62 kr. erforderlich. Mit Einschluß des Verbrauchs zum Anheizen, wofür jedesmal 6 c′ Holz und 150 ℔ Coaks, oder bei Holzfeuerung 14 c′ Holz nothwendig waren, ergibt sich der durchschnittliche Brennmaterial-Verbrauch bei Coaksfeuerung für die Fahrt mit 396,01 ℔ Coaks und 0,50 c′ Holz, was auf die Wegstunde 93,18 ℔ Coaks und 0,12 c′ Holz ausmacht. Die Kosten für erstere betragen fl. 4. 24,55 kr., und für letztere fl. 1. 2,26 kr. Bei der Holzfeuerung sind für jede Fahrt 51,89 c′ Holz zu fl. 4. 19,56 kr., und für die Wegstunde 12,21 c′ Holz à fl. 1. 1,07 kr. erforderlich.

Die Rechnungs-Ergebnisse des Eisenbahnbetriebs per 1842 erläutern sich in nachstehenden Einnahmen und Ausgaben.

	fl.	kr.	fl.	kr.
Einnahme.				
1. Ertrag der Eisenbahn				
a) durch unmittelbare Erhebung	97319	9		
b) durch Vergütung von der Postanstalt	2678	29		
			99997	38
2. Ertrag aus Gebäuden und Grundstücken	..	.	401	5
3. Verschiedene und zufällige Einnahmen	..	.	33	24
Summa der Einnahme			100432	7
Ausgabe.				
Titel I. Lasten.				
1. Umlagen und Brandversicherungsbeiträge	..	.	38	48
2. Verschiedene und zufällige Ausgaben	..	.	1	28
Summa Tit. I.			40	16
Titel II. Verwaltungskosten.				
a) der Centralverwaltung.				
3. Commissions- und Inspektionskosten	..	.	275	52
4. Druckkosten und Buchbinderlohn	..	.	817	53
5. Verschiedene und zufällige Ausgaben	..	.	32	30
Summa Titel II. a			1126	15
b) der Bezirksverwaltung.				
6. Besoldungen	..	.	3436	40
7. Gehalte und Belohnungen				
a) der Expeditoren und Billetausgeber	200	—		
b) der Dienstgehülfen	1981	7		
c) das untere Hülfspersonale	2050	—		
			4231	7
8. Büreau-Aufwand	..	.	587	34
9. Diäten und Reisekosten	..	.	7	30
10. Verschiedene und zufällige Ausgaben	..	.	1181	5
Summe Titel II. b	..	.	9443	56
hierzu Summa Titel II. a	..	.	1126	15
Summa Titel II.	..	.	10570	11
Titel III. Eigentliche Betriebskosten.				
a) Aufwand für den Transportdienst und die Werkstätte.				
11. Gehalte und Belohnungen:				
a) der Aufseher	3443	20		
b) des Fahrpersonals	8331	16		
			11774	36
Uebertrag	..	.	11774	36

	fl.	kr.	fl.	kr.
Uebertrag	..	.	11774	36
12. Taglöhne der Bahnhofarbeiter	..	.	2876	13
13. Aufwand für Dampfwagen				
a) Feuerung	19210	30		
b) Schmieren und Reinigen	2651	35		
c) Reparatur und Unterhaltung	1879	32		
			23741	37
14. Aufwand für Transportwagen:				
a) Schmieren und Reinigen	1259	20		
b) Reparatur und Unterhaltung	2115	39		
			3374	59
15. Aufwand für Inventarstücke.				
a) Anschaffung	2180	16		
b) Reparatur	599	57		
			2780	13
16. Beleuchtung der Wagenzüge	..	.	185	42
17. Feuerung der Stationsgebäude	..	.	805	14
18. Beleuchtung der Stationen	..	.	852	19
19. Verschiedene und zufällige Ausgaben für den Transportdienst	..	.	134	20
20. Aufwand für Anfertigung von Vorrathsstücken . .	..	.	203	23
21. Buchführung in den Werkstätten und sonstige Arbeiten	..	.	396	27
22. Verlust durch Mindererlöß abgängiger Materialien	..	.	38	12
23. Verschiedene Verwendung für Werkstätte und Magazine	..	.	328	51
Summe Titel III. a	..	.	47492	6
b) Aufwand für den Bahndienst und für Unterhaltung der Gebäude und Bahnhöfe.				
24. Gehalte und Belohnungen.				
a) der Aufseher	600	—		
b) der Bahn- und Bahnhofwärter	7632	29		
			8232	29
15. Aufwand für Inventarstücke				
a) Anschaffung	162	—		
b) Reparatur	171	14	333	14
26. Feuerung der Bahnwartsposten	..	.	244	57
27. Beleuchtung der Bahn und Bahnwartsposten . .	..	.	326	21
28. Unterhaltung und Reparatur der Bahn nebst Zubehör.				
a) des Bahnkörpers und Schienenweges	3109	57		
b) der Auslenkungen und Kreuzungen	142	24		
c) der Drehscheiben	290	31		
d) der Wegübergänge, Barrieren und Einfriedigungen	145	41		
			3688	33
29. Unterhaltung der Stationen und Bahnwartshäuser.				
a) der Stationsgebäude	413	4		
b) der Bahnhöfe	16	36		
c) der Speisungsapparate	297	43		
d) der Bahnwartshäuser	112	10		
			839	33
Uebertrag			13,665.	7.

	fl.	kr.	fl.	kr.
Uebertrag	..	.	13665	7
30. Verschiedene und zufällige Ausgaben	..	.	6	35
Summa Titel III. b	..	.	13671	42
hiezu Summe Titel III. a	..	.	47492	6
Summa Titel III.	..	.	61163	48
hiezu Summa Titel II.	..	.	10570	11
Summa Titel I.	..	.	40	16
Summa der Ausgabe	..	.	71774	15
Abschluß.				
Die Einnahme beträgt	100432	7		
Die Ausgabe	71774	15		
bleibt Einnahme-Ueberschuß	28657	52		
Werden hinzugerechnet:				
1) Der Betrag der aus den Mitteln der Betriebs-Verwaltung angeschafften Gegenstände des stehenden Betriebsfonds (Inventarstücke) mit fl. 2498. 47 kr. nach Abzug des Werthes der in Abgang gekommenen Stücke . . . „ 513. 45 „ — fl. 1985. 2 kr.				
2) Der Betrag vom Betriebe in veränderter Gestalt zurückempfangener Materialien mit .... fl. 660. 34 kr.	2645	36		
so ergibt sich ein Gesammt-Ertrag von	31303	28		

Der Ueberschuß läßt für das Gesammt-Anlage-Capital nur eine Verzinsung von 2,06% zu. — Wir zweiflen nicht, daß das Jahr 1843 dankbarere Resultate ergeben haben wird, indem die Ausgaben mit den Einnahmen für das Betriebsjahr 1842 in keinem richtigen Verhältniß stehen.

Im Jahr 1843 wurden (nach den Veröffentlichungen mehrerer Blätter) auf den beiden badischen Bahnen 791,568 Personen befördert. Die Einnahme belief sich auf fl. 324,785. 15 kr. und sollen dabei fl. 5,566. 38 kr. für Uebergewicht, fl. 9,718. 59 kr. für Equipagen, fl. 3,975. 31 kr. für Vieh und nur fl. 1,233. 45 kr. für Gütertransport einbegriffen sein. —

Da wir über den Bau der badischen Eisenbahnen, und über deren Spurweite in einer besonderen Abhandlung uns später aussprechen werden, so hoffen wir dabei, die bis dahin zur Veröffentlichung gekommenen Betriebs-Ergebnisse pro. 1843 mit einflechten zu können.

Hannover'sche Eisenbahn.

Wie wir bereits schon angeführt haben, so unterliegt im Königreich Hannover der Bau der Eisenbahnen einer eben so raschen als gründlichen Ausführung.

Es sind Männer zur Anlage und Leitung dieser Schienenwege bestellt worden, welche diese so wichtigen Arbeiten und Erfordernisse nicht allein theoretisch sondern auch aus dem praktischen Geschäftsleben kennen. Da bis jetzt über Betrieb und Ergebnisse der ausgeführten Strecken keine officiellen Veröffentlichungen stattgefunden haben, so gehen wir in keine weitere Details ein, und beschränken uns nur zu bemerken, daß 1843 die Bahnstrecke von Hannover nach Lehrte, und am 3. Dcbr. desselben Jahres bis Telgte dem Verkehr übergeben worden ist. — In diesem Zeitraum sollen bis Telgte 272 Fahrten stattgefunden haben und von den Maschinen 868 Meilen zurückgelegt worden sein. Die Einnahmen dafür sollen 3637 Rthl. 7 ggr. oder per Meile 4 Rthlr. 5 ggr. 6¾ Pf. betragen.

Die Bahnstrecke von Hannover bis Braunschweig ist bereits seit einigen Monaten eröffnet.

Braunschweiger Eisenbahnen.

Im Herzogthum Braunschweig befinden sich bereits drei Eisenbahnen im Betrieb:

1) Braunschweig-Harzburg,

2) Braunschweig-Magdeburg-Halberstadt,

3) Braunschweig-Hannover.

Ueber die erstere haben wir uns im verflossenen Jahre ausgesprochen und die Betriebs-Ergebnisse von 1842 mitgetheilt. Da über den Geschäftsverkehr dieser auf Kosten des Staats erbaut und verwaltet werdenden Bahn keine offiziellen Nachweisungen veröffent-

licht worden sind, so müssen wir uns darauf beschränken, anzugeben, daß im Jahr 1843 auf dieser Eisenbahn 338,780 Personen befördert und 121,156 Rthlr. 6 Gr. 1 Pf. vereinnahmt worden sind.

Die Braunschweig-Magdeburg-Halberstadter-Eisenbahn, wovon die Strecke von Oschersleben bis Wolfenbüttel auf Staatskosten erbaut worden, und nunmehr eine Verbindung mit Magdeburg hergestellt ist, wurde im Juli 1843 dem Verkehr übergeben.

Auf der ganzen Bahnstrecke wurden in diesem Zeitraum 111,894 Personen befördert und Rthlr. 55,864. 10. vereinnahmt. Hiervon kommen auf den Personenverkehr 45788 Rthlr. und für den Transport von Güter, Gepäck &c. 9729½ Rthlr. Die Ausgaben betrugen 41,385 Rthlr. 16 gr. Die Anlagekosten stellten sich bis zum 1. Mai auf 1,333,467 Thlr., wovon für Oberbau 532,969 für Maschinen und Wagen 220,159, für Grundentschädigung 151,556, für Gebäude 179,391, für Erdarbeiten 115,071 Thlr. verwendet wurden. Die Betriebsmittel bestehen aus 6 Locomotiven mit Tendern und 58 Wagen (34 andere besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich mit Braunschweig). Für den weiteren Bedarf sind noch mehrere Locomotiven und Wagen bestellt. Wir behalten uns vor, in einer späreren Mittheilung die näheren Verhältnisse dieser Bahn, — deren Betrieb in Folge eines Vertrags die Magdeburg-Leipziger Gesellschaft übernommen hat — ausführlich anzugeben, indem noch keine Erfahrungen vorliegen, darüber ein gegründetes Urtheil abzugeben.

Hannover-Braunschweiger Eisenbahn.

Die Bahnstrecke bis Hannover ist 8 Meilen lang, wovon Hannover 5,75 Meilen und Braunschweig 2,25 auszuführen hatte. Die ganze Strecke ist bereits eröffnet, und werden die Resultate des Jahres 1844 den Maasstab an Handen geben, dieses Unternehmen in seinen Einzelnheiten zu bemessen.

Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

Auf der Eisenbahn von Hamburg nach Bergedorf wurden im abgelaufenen Jahr 198,322 Personen befördert. Die Brutto-Einnahme belief sich auf Bo. Mrk. 91,943. Einnahmen und Ausgaben detailliren sich folgendermaßen:

Einnahmen.

a) Beförderung von 198,322 Personen . .	C. Mrk.	106,877.14	Bo. Mrk.
b) Transport von 343 St. Hornvieh, 2239 Schweinen, 72 Hämmel, 2539 Kälber, 9600 Säcken Kartoffeln, sonstigen Frachtstücken rc.	„	5,198.15	89,661. 9
c) Besondere Einnahmen	„	116.10.	93. 5
d) Pacht für Plätze, Grasland rc.. . . .	„	2,699.13.	2,159.14
e) Geld-Cours-Differenz	„	—	28. 4
			Bo. Mrk. 91,943. -

Ausgaben.

Verwaltungs- und allgemeine Kosten.

Besoldungen für die Administration	C. Mrk.	8,339. 7	
Inserate und dergleichen.	„	775. 6	
Drucksachen	„	138.12	
Schreibmaterialien und Bücher	„	265. 1	
Porti	„	53.11	
Allgemeine Verwaltungskosten	„	530. 4½	
Kosten und Bedürfnisse für Büreaux und Stationen	„	2,121. 2½	
Kosten und Bedürfnisse für das Ingenieur-Büreau.	„	148.14	
Brennöl und Licht.	„	482.—½	
Grundmiethen, Abgaben rc.	„	2,100.—½	
Suppliken und Verhandlungen mit den Behörden	„	65. 1	
Feuer-Assekuranz	„	792. 1	
Diverse	„	415. 7	
			16,227. 4

Betriebs-Kosten.

Besoldungen für die Bahnhöfe	C. Mrk.	6,872. 7	
„ des Bahnpersonals	„	7,797. 2	
Uebertrag . . .	C. Mrk.	14,669. 9	16,227. 4

Uebertrag . . .	C. Mrk.	14,669. 9	16,227. 4
Besoldungen des Transportpersonals . . .	„	4,510.—	
„ des Locomotiv- u. Wagenpersonals	„	7,846.10	
Bekleidung der Beamten und Angestellten . .	„	2,251.10	
Drucksachen für den Betrieb	„	644. 3	
Allgemeine Kosten und Bedürfnisse für den Betrieb	„	931. 7	
Kosten und Bedürfnisse für den Transport .	„	73.10	
Locomotiv-Bedürfnisse	„	388. 7	
Wagen-Bedürfnisse	„	141. 9	
Cokes (908,199 Pfd.)	„	12,324. 5	
Baumöl für die Maschinen, Wagen ꝛc. . . .	„	767. 7	
Talg	„	294. 5	
Heede und Putzzeug	„	274.15	
			45,118. 1

Unterhaltungs-Kosten.

Instandhaltung der Bahn	C. Mrk.	33,412. 4	
„ von Deichen, Wegen ꝛc. . .	„	3,211. $4\frac{1}{2}$	
„ der Gebäude	„	1,032. 4	
„ der Pforten, Befriedigungen und Uebergänge	„	392. 8	
„ diverser Inventar-Gegenstände .	„	582. $4\frac{1}{2}$	
„ der Locomotiven	„	1,175.$10\frac{3}{4}$	
„ der Personenwagen	„	1,556.$10\frac{1}{2}$	
„ der Packwagen	„	467. 4	
Kosten und Bedürfnisse der Wagenwerkstatt .	„	621. $5\frac{1}{2}$	
„ „ „ der Zimmerwerkstatt .	„	348.11	
„ „ „ des Locomotivschuppens .	„	166. 2	43,975. $7\frac{3}{4}$
		C. Mrk.	105,320.$12\frac{3}{4}$
		oder Bo. Mrk.	84,142. 9
2) Neue Anlagen und Verbesserungen		„	3,899.14
3) Zinsen auf Anleihen von Bo. Mrk. 50,000 . . .		„	818.12
		Bo. Mrk.	88,861. 3

Mit Einschluß eines Ueberschusses vom December 1842 im Betrag von Bo. Mrk. 12,424.15 betrug ult. December 1843 der Ueberschuß Bo. Mrk. 15,506.12.

Die vier Locomotiven legten eine Wegstrecke von 35,753$^{1}/_{8}$ engl. Meilen, und die Personen- und Packwagen 109,660$^{1}/_{4}$ engl. Meilen zurück. Verbraucht wurden 908,199 Hamburger Pfund Coaks, was auf die engl. Meile zu 25,40 Hamburger Pfund angegeben wird.

Die Personenwagen

1ster Classe	haben	zurückgelegt	18,049	engl.	Meil.
2ter	"	"	43,726½	"	"
3ter	"	"	19,987½	"	"
Packwagen	"	"	27,906¼	"	"
		Zusammen .	109,660¼	engl.	Meil.

Die Bilanz vom 31. December 1843 zeigt nachstehende Debitoren und Creditoren:

Debitoren. Bau der Bahn nebst Zubehör	Bo.	Mrk.	1,215,000.
Grund-Eigenthum	"	"	507,284.10
Wirthschaftsgebäude in Bergedorf	"	"	82,361. 9
In Actien convertirte 4000 Stück Zins-Coupons vom 1. Mai 1843	"	"	48,000.—
Inventar von Geräthen und Material	"	"	29,702. 4½
Vorräthe von Betriebs-Material wie Cokes, Oel, Talg 2c. .	"	"	10,490. 9
Cassa . C. Mrk. 1283. 3 ß.	"	"	1,026. 8
Bank	"	"	34,588.10½
	Bo.	Mrk.	1,928,454. 3
Creditoren. 5160 Actien à 300 Mrk.	Bo.	Mrk.	1,548,000.—
Zinsen-Ueberschuß aus dem Bau	"	"	1,172. 8½
Anleihe	"	"	300,000.—
Beschwerung des Wirthschaftsgebäudes in Bergedorf . . .	"	"	60,000.—
Bau-Reserve-Conto	"	"	2,961.12½
Saldo verschiedener Debitoren und Creditoren	"	"	813. 2
Ueberschuß der Betriebs-Einnahmen gegen die Ausgaben bis zum 31. December 1843 .	"	"	15,506.12
	Bo.	Mrk.	1,928,454. 3

Es haben zu fordern:

Die Inhaber der am 1. Mai 1843 fällig gewordenen, nicht eingelößten: 1000 Stück Zins-Coupons Bo. Mrk. 12,000.—

Bei der am 27. April 1844 abgehaltenen General-Versammlung der Aktionäre wurde denselben nach Vorlesung der einzelnen Berichte die Mittheilung gemacht, daß — da der Ueberschuß der Betriebsjahre 1842 und 1843 ausweise der von der Direction vorgelegten Rechnungen, hinreiche, um die am 1. Mai 1843 fällig gewesenen Zins-Coupons, so weit solche nicht bereits, zufolge der desfalls am 27. Mai v. J. gestatteten Befugniß, in Actien convertirt worden seien, zu bezahlen — die gedachten Coupons nunmehr eingelößt werden würden. Dagegen seien aber, wie schon im Bericht der Direction erwähnt, zur Einlösung der am 1. Mai d. J. fälligen Zins-Coupons keine zureichenden Ueberschüsse vorhanden, daher deren Zahlung einstweilen suspendirt bleiben müsse.

Eisenbahn von Magdeburg, Cöthen, Halle und Leipzig.

Der Geschäftsbericht des Directoriums der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft für die Zeit vom 8. April 1843 bis zum 7. April 1844 gibt ausführliche Nachweisungen über den Geschäftsverkehr dieses mit vieler Umsicht geleiteten Unternehmens.

Die Betriebs-Rechnung für 1843 weißt eine Brutto-Einnahme von Rthlr. 669,540. 8 Sgr. 8 Pf., und eine Ausgabe von Rthlr. 293,563. 29 Sgr. 10 Pf. nach.

Befördert wurden 620,626 Personen, worunter 109,104 im gemeinschaftlichen Verkehr mit der Berlin-Anhalter Bahn, 43,762 im Zwischenverkehr mit den Güterzügen und 2219 Militair-Transport. Der Transport von Gütern übertraf alle Erwartungen, indem im Jahr 1843 1,494,735 Ctr. 41 Pfd. transportirt wurden. Die Einnahmen nnd Ausgaben bezeichnen sich wie folgt:

Einnahme.

						Rthlr.	Sgr.	Pf.
Personentransport						345,087.	13.	11
Gepäcktransport						10,399.	12.	11
Equipagentransport						12,984.	5.	6
Eilgütertransport						14,932.	24.	4
Vieh- und anderer Transport						6,302.	21.	11
Gütertransport	Rthlr.	295,043.	28.	10.				
hiervon ab: Kosten des Transports nach und von den Bahnhöfen	„	25,412.	6.	2.				
						269,631.	22.	8
Wohnungsgelder						173.	—	—
Zufällige Einnahmen und Gewinne von verschiedenen Contis						10,028.	27.	5
					Summa	669,540.	8.	8

Ausgabe.

I. Betriebskosten.

Allgemeine Verwaltungskosten.

Gehalte, Reisekosten, außerordentliche Hülfe bei Schreibereien, Schreib- und Zeichnenmaterialien, andere Büreau-Bedürfnisse, Heizung, Erleuchtung, Porto und Insertionskosten, Druckkosten und lithographische Arbeiten, Gerichtskosten,

			Rthlr. Sgr. Pf.
Bücher, Karten und Pläne, Reinigungskosten und verschiedene unvorhergesehene Ausgaben			13,268. 14. 7
Unterhaltung der Bahn und Gebäude:			
1) Gehalt der Ingenieure, der Bahnmeister und Bahnwärter		Rthlr. 24,603. 11. 4.	
2) Unterhaltung der Bahn		„ 41,231. 9. 2.	
3) Unterhaltung der Gebäude		„ 6,750. 8. 1.	
4) Unterhaltung der Bahn=Utensilien .		„ 1,103. 20. 3.	
			73,688. 18. 10
Kosten des Transportes:			
1) Gehalte an 1 Werkführer, 10 Locomotivführer, 10 Lehrlinge, 7 Oberschaffner, 28 Unterschaffner, 4 Packmeister, Beitrag zu den Kosten der gemeinschaftlichen Packmeister mit der Berlin=Anhaltischen Eisenbahn=Gesellschaft, 2 Wagenmeister, 9 Thürsteher und Perrondiener, Zulage an die Locomotivführer, Meilengelder, Lehrgelder, Löhne an die Putzer der Locomotiven und Wagen, an die Ausweichensteller und sonstigen Tagelöhner		Rthlr. 32,473. — 2.	
2) Bahnhofs=Aufsichts=Personale: 5 Bahnhofs=Aufseher, Wächter und Unterhaltung der Bahnhofshunde .		„ 2,718. 10. —	
3) Kosten des Güter= und Gepäcktransports: Gehalte an 4 Güter=Expedienten, Gehülfen, Wächter, Löhne an die Auf= und Ablader, Decorte und unvorherzusehende Ausgaben, ferner Gehalte an 4 Gepäck=Expedienten, Gehülfen und Kosteu des Auf= und Abladens der Eilgüter		„ 16,197. 10. 11.	
4) Kosten des Billetwesens: 1 Controleur, 9 Einnehmer		„ 2,905. 25. —	
5) Transportkräfte:			
a) Cokes	73,523. 15. —		
b) Holz zum Anfeuern, Oel, Talg, Werg, Wagenschmiere und verschiedene andere Materialien . . .	15,421. 22. 6.		
		„ 88,945. 7. 6.	
Uebertrag . .		Rthlr. 143,239. 23. 7.	86,957. 3. 5

			Rthlr. Sgr. Pf.
Uebertrag . .		Rthlr. 143,239. 23. 7.	86,957. 3. 5
6) Unterhaltung der Transportmittel:			
a) der Locomotiven und Tender . . .	26,013. 11. 9.		
b) der Personenwagen	10,674. 15. 7.		
c) der Güterwagen.	9,678. 12. 5.		
d) der gemeinschaftlichen Wagen mit der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft	1,917. 15. 7.		
		„ 47,983. 25. 4.	
7) Erleuchtung der Bahn und Bahnhöfe		„ 1,923. 6. —	
			193,146. 24. 11
Bekleidung			3,158. 22. 3
Entschädigungen an die Königlich Sächsische Postverwaltung, Bahnhofszins in Leipzig und sonstige Entschädigungen . .			3,496. 29. 2
Oeffentliche Abgaben			300. 17. 7
Feuer-Versicherungs-Prämien			2,379. 21. 9
Inventarium, Anschaffung und Unterhaltung			2,362. 2. 5
Gratificationen			1,339. 25. —
Unterstützungen an die Wittwen der verunglückten Beamten. .			300. — —
Insgemein			122. 3. 4
Summa der Betriebskosten			293,563. 29. 10

II. Sonstige Ausgaben.

	Rthlr. Sgr. Pf.
Verzinsung der Prioritäts-Actien	65,174. — —
Amortisation der Prioritäts-Actien.	9,800. — —
Antheil der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie, an dem Ertrage der Sächsischen Bahnstrecke	34,952. 3. 3
Summa sämmtlicher Ausgaben	403,490. 3. 1
Die Einnahme beträgt	669,540. 8. 8
Die Ausgabe beträgt	403,490. 3. 1
Bleibt Gewinn pro 1843	266,050. 5. 7

wovon 230,000 Rthlr. als eine 10 pCt. betragende Dividende an die Actionairs vertheilt, und 36,050 Rthlr. 5 Sgr. 7 Pf. zur Verstärkung des Reservefonds verwendet wurden, welcher dadurch sich auf 93,624 Rthlr. 29 Sgr. 5 Pf. erhöht hat.

Mit 19 Locomotiven wurden 65,491 1/12 Meilen auf der Bahn zurückgelegt.

Wie lohnend der Verkehr sich vermehrt hat, ist aus der folgenden Uebersicht zu ersehen.

Personenverkehr.

	1841	1842	1843
Januar	17,035	24,429	30,003
Februar	14,696	22,772	26,933
März	22,439	34,570	33,105
April	46,405	57,723	55,334
Mai	66,118	58,624	63,248
Juni	51,988	49,645	63,961
Juli	55,710	63,681	68,311
August	57,909	59,361	64,660
September	63,375	58,606	73,441
October	55,472	52,423	60,280
November	29,541	29,628	39,260
December	30,876	33,320	42,090
Summa der Personen	511,564	544,782	620,626

Güterverkehr.

	1841 Ctr.	1842 Ctr.	1843 Ctr.
Januar	20,410	43,378	82,428
Februar	22,603	35,939	69,651
März	25,002	63,200	89,941
April	43,719	83,932	122,615
Mai	43,650	48,488	126,921
Juni	29,608	56,220	128,755
Juli	35,685	76,158	157,488
August	71,022	90,709	150,304
September	65,067	109,729	140,565
October	66,647	114,852	142,424
November	66,702	76,982	148,525
December	80,700	91,685	135,118
Summa der Centner	570,815	891,272	1,494,735

wovon 488,133 Ctr. 37 Pfd. auf den gemeinschaftlichen Verkehr mit der Berlin-Anhalter Bahn kommen.

Bei der Personenbeförderung bedienten sich 13,046 Personen der ersten, 187,557 der zweiten und 420,023 Personen der dritten Classe. Im Durchschnitt hat jeder Reisende 17 Sgr. 2² Pf. eingebracht. Die Instandhaltung der Locomotive und Tender kostete für jede durchfahrene Meile 11 Sgr. 11 Pf. Das Brennmaterial, Cokes, Holz, Oel pr. Meile 1 Rthlr. 10⁵/₆ Sgr.

Die Gesammtbetriebsausgaben betragen für jede der zurückgelegten 65,491 Meilen durchschnittlich 4 Rthlr. 14 Sgr. 5[7] Pf. Die Zug- und Transportkräfte bestehen aus 20 Locomotiven, von denen 4 Stück mit fixer Expansion, die übrigen aber ohne Expansion arbeiten; 15 Tender; 8 Personenwagen erster Classe; 26 zweiter Classe; 67, worunter 42 offene Wagen, dritter Classe. Ausserdem sind im Dienste 6 Gepäcktransportwagen; 20 achträderige Güterwagen; 100 vierräderige Gütertransport- und 4 Viehwagen, nebst 4 Schneepflügen. Für den gemeinschaftlichen Dienst mit der Berlin-Anhalter Eisenbahn-Gesellschaft sind 107 Stück Güter-, Gepäck- und Equipage-Transportwagen im Gebrauch.

Ueber die Vollendung des zweiten Geleises spricht sich der Geschäftsbericht dahin aus:

„Am 15. Mai wurde die neue Bahn zum erstenmale auf der „ganzen Länge von hier bis Leipzig befahren. Eine frühere Vollen„dung war wegen des verspäteten Eintreffens des letzten Schienen„Transports nicht möglich gewesen. Der Zustand dieses Geleises „berechtigt zu der Hoffnung, die Unterhaltung desselben auf eine Reihe „von Jahren mit verhältnißmäßig geringen Kosten bestreiten zu „können."

Auch bei dieser Bahnanlage beweißt die Erfahrung, daß das Legen von Schienen auf Querschwellen nützlicher ist, als auf Langschwellen. Die Bahnunterhaltung kostete im Jahr 1843: 22,201 Rthlr. 8 Sgr. 9 Pf. mehr als im Jahr 1842, und mußten im letzten Jahr 3491 Stück neue Langschwellen eingezogen, uud 22,161 Stück Schrauben ersetzt werden.

Haupt-Rechnungs-Abschluß für das Jahr 1843.

	Debitoren.	Creditoren. Rthlr.	Sgr.	Pf.
Actien-Capital-Conto		2,300,000.	—	—
Actionärs für Dividende vom Jahre 1843 und Reste aus früheren Jahren . .		230,588.	—	—
Amortisations-Conto für ausgelooste und noch einzulösende Prioritäts-Actien .		1,100.	—	—
Amortisations-Fond		31,200.	—	—
Uebertrag . . .		2,562,888.	—	

	Debitoren.			Creditoren.		
				Rthlr.	Sgr.	Pf.
Uebertrag . . .				2,562,888.	—	—
Prioritäts-Actien-Capital-Conto . . .				1,768,800.	—	—
Prioritäts-Actionäre, für Zinsen . . .				34,150.	—	—
Reserve-Fond				93,624.	29.	5
Saldo der laufenden Rechnungen . . .				5,080.	—	4
	Rthlr.	Sgr.	Pf.			
Die Bahn mit Doppelgeleis	3,025,950.	—	7.			
Bahnhöfe und Gebäude	284,545.	17.	3.			
Betriebsmittel	588,004.	12.	8.			
Coke-Oefen	20,209.	10.	4.			
Coke-Brennerei (Vorräthe)	68,134.	17.	6.			
Reparatur-Werkstatt (Ausrüstung) . .	36,235.	16.	2.			
Reparatur-Werkstatt (Vorräthe) . . .	52,543.	2.	6.			
Capitalien, ausgeliehene	193,596.	25.	4.			
Effecten-Conto	184,128.	—	—			
Vorschuß-Conto	10,017.	8.	6.			
Wechsel-Conto	289.	17.	6.			
Kassen-Bestand	892.	21.	5.			
Summa . .	4,464,546.	29.	9.	4,464,546.	29.	9

Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

Der Rechnungsabschluß der Leipzig-Dresdener Eisenbahn vom Jahr 1843 gibt eine Haupt-Uebersicht der Einnahme und Ausgabe vom 14. Mai 1835 bis 31. December 1843, wonach sich die sämmtlichen Ausgaben für dieses Unternehmen, incl. eines Cassa-Bestandes von Rthlr. 79,123.25.3 auf Rthlr. 6,587,466.26.1 belaufen.

Hauptübersicht der Einnahme und Ausgabe vom 14. Mai 1835 bis 31. December 1843:

Einnahme.

		Rthlr.	Sgr.	Pf.
Actiencapital		4,500,000.	—	—
Cassenscheine		500,000.	—	—
Anleihe vom 1. December 1839	Rthlr. 1,000,000. — —			
Ab die zurückgezahlten	„ 20,500. — —			
		979,500.	—	—
Anleihe vom 1. Juni 1841	Rthlr. 500,000. — —			
Ab die zurückgezahlten	„ 10,250. — —			
		489,750.	—	—
Tilgungsfonds der Anleihen		30,801.	22.	5.
Reservefonds		9,239.	20.	—
Unterstützungskasse		10,271.	24.	1.
Laufende Rechnungen		4,123.	20.	3.
Diesjähriger Ueberschuß der Betriebsrechnung		63,779.	29.	2.
		6,587,466.	26.	1.

Ausgabe.

		Rthlr.	Sgr.	Pf.
Bahnbau. Leipzig-Dresdner Bahn		4,966,801.	21.	4.
Magdeburger Zweigbahn		427,470.	12.	3.
Gebäude auf den Bahnhöfen und der Bahn, einschließlich Vorheizungsapparate, Cisternen, Telegraphen ꝛc.		287,434.	8.	6.
Transportmittel. Wagen	Rthlr. 312,464. 25. 3.			
Locomotiven und Tender	„ 264,283. 10. 3.			
		576,748.	5.	6.
Wagenbauanstalt. Einrichtungen		9,917.	7.	—
Maschinenhaus „		23,981.	1.	3.
Cokebrennerei „		18,510.	23.	4.
Inventarium auf den Bahnhöfen und der Bahn		35,747.	20.	2.
Bestände der Wagenbauanstalt	Rthlr. 68,608. 12. 8.			
des Maschinenhauses	„ 50,532. 7. 2.			
Uebertrag	Rthlr. 119,140. 19. 10.	6,346,611.	9.	8.

					Rthlr.	Sgr.	Pf.
Uebertrag . . .	Rthlr.	119,140.	19.	10.	6,346,611,	9.	8.
der Cokebrennerei . .	„	7,927.	15.	—			
Baumaterialien . . .	„	34,027.	7.	5.			
Bekleidungsgegenstände	„	636.	8.	5.			
					161,731.	21.	—
Cassenbestand baar und in Effecten					79,123.	25.	3.
					Rthlr. 6,587,466.	26.	1.

Aus der Betriebsrechnung vom Jahr 1843 ist ersichtlich, daß in diesem Zeitraum 401,415 Personen befördert, und an Gewichtstücken 11,684,622 Ctr. transportirt worden sind. Die Brutto-Einnahme betrug 604,027 Rthlr. 13 Sgr. 9 Pf. und beliefen sich die Betriebs-Ausgaben auf 290,247. Rthlr. 14 Sgr. 7 Pf., welche, von der Einnahme in Abzug gebracht, einen Ueberschuß von 313,779 Rthlr. 29 Sgr. 2 Pf. zur Vertheilung ließen.

Hiervon wurden bezahlt:

Zwölf Monate Aktienzinsen	Rthlr.	180,000.	—	—
Zwölf Monate Anleihezinsen und Amortisation	„	60,000.	—	—
Zwölf Monate Postentschädigung	„	10,000.	—	—
	Rthlr.	250,000.	—	—
Weitere Zahlung an die Post	„	5,000.	—	—
Statutengemäße Zurücklegung zum Reservefonds 20 %.	„	11,756.	—	—
	Rthlr.	266,756.	—	—

Der weitere Ueberschuß von Rthlr. 47,023. 29. 2 wurde als Dividende mit 1 Thlr. per Actie vertheilt, und der Saldo von 2023 Rthlr. 29 Sgr. 2 Pf. der laufenden Rechnung übertragen.

Die Einnahmen und Ausgaben im Jahr 1843 erweisen sich aus den nachstehenden Uebersichten:

Einnahmen.

					Rthlr.	Sgr.	Pf.
Beförderung von 401,415 Personen					338,463.	13.	5.
Gütertransport:							
105,279 Ctr. Eilgut.	Rthlr.	4,737.	9.	—			
4,926,317 „ Frachtgut	„	109,873.	—	—			
1,602,960 „ Salz	„	32,564.	21.	—			
Uebertrag . . .	Rthlr.	147,175.	—	—	338,463.	13.	5.

				Rthlr. Sgr. Pf.
	Uebertrag . . .		Rthlr. 147,175. — —	338,463. 13. 5.
4,143,000 Ctr.	Productenfracht. .		„ 52,911. 7. —	
291,740 „	Equipagen 1352 Stück		„ 12,222. 5. —	
90,008 „	Vieh, 1352 Stück		„ 2,007. 5. —	
81,678 „	Gepäckfracht . .		„ 4,953. 2. —	
147,990 „	Postfracht . . .		„ 4,558. 1. —	
295,650 „	Kohlen für die Cokes-Brennerei		„ 1,216. 20. —	
			Rthlr. 225,043. 10. —	
Hiervon gehen ab:				
für Centnergeld . .		14,951. 1. 4.		
„ Fuhrlohn, für Holen und Bringen der Güter .		7,707. 2. 6.		
„ Feuer-Versicherung der Züge .		518. 27. 5.		
„ Extra-Arbeitslöhne, Rückzahlungen, Vergütungen für Beschädigung ꝛc. .		500. 28. 1.		
			Rthlr. 23.677 29. 6.	
			Bleibt Gewinn . . .	201,365, 11. 1.
Einnahme von der Magdeburger-Bahnstrecke				35,472. 21. 3.
Pachtertrag, Brutto-Einnahme .			Rthlr. 6,334. 8. 8.	
ab für Kosten und neue Anlagen			„ 1,533. 6. 8.	
				4,801. 2. —
Gewinn auf verschiedene Conti, Zinsen (2641. 29. 9.), Effecten (3755. 3. 8.), Wagenbau-Anstalt ꝛc. (16,680. 27. 8.)				23,924. 26. —
			Summa Rthlr.	604,027 13. 9.

Ausgaben.

Hauptverwaltung.

Honorare, Gehalte und Löhne . .	Rthlr. 12,405. 8. 7.
Provision an auswärtige Häuser . .	„ 3. 13. —
Bureaubedarf	„ 579. 11. 2.
Gerichts- und Advokatengebühren .	„ 333. 29. —
Druckkosten und Papier, einschl. 45/m neue Actientalons mit Coupons	„ 1,955. 15. 5.
Insertionskosten	„ 307. 18. 1.
Uebertrag . . .	Rthlr. 15,585. 5. 5.

					Rthlr.	Sgr.	Pf.
Uebertrag . . .	Rthlr.	15,585.	5.	5.			
Reisespesen	„	212.	4.	—			
Porto und Stempel	„	271.	19.	1.			
Courtage	„	59.	4.	—			
					16,128.	2.	6.
Bahnunterhaltung:							
Gehalte der Ingenieure und Bahnwärter	Rthlr.	23,230.	8.	9.			
Fahrgeleise	„	11,118.	28.	9.			
Gebäude auf den Bahnhöfen und der Bahn, Schuppen, Schilderhäuser, Wachthütten, Barrièren, Vorheizungen und Cisternen, Brunnen, Wasserleitungen und Wasserkrahne, Einfriedigungen und Thore, Gasbeleuchtungsapparate, Telegraphen, Entwässerungen der Bahnhöfe, Feuerversicherung . .	„	11,034.	27.	3.			
Utensilienunterhaltung	„	2,371.	19.	7.			
Kunstarbeiten	„	2,179.	9.	6.			
Böschungen und Gräben	„	1,369.	7.	7.			
Bahnhofswege, Appareillen, Trottoirs	„	1,116.	8.	8.			
Drehscheiben und Weichen . . .	„	781.	11.	1.			
Grundabgaben	„	748.	—	1.			
Wege, Brücken, Gräben ꝛc. außerhalb der Bahn	„	202.	3.	2.			
Schneeauswerfen — im Frühjahr .	„	96.	24.	2.			
Entschädigung an Adjacenten . .	„	63.	5.	—			
Heizung der Wachthütten. . . .	„	10.	10.	—			
					54,322.	14.	5.
Betriebskosten:							
Gehalte und Löhne	Rthlr.	36,651.	24.	—			
Utensilienunterhaltung	„	3,505.	3.	8.			
Beleuchtung	„	1,656.	28.	8.			
Meilengeld	„	1,377.	8.	6.			
Beheizung	„	927.	21.	5.			
Feuerversicherung der Wagen . . .	„	851.	28.	—			
Kleine Ausgaben auf den Bahnhöfen	„	505.	8.	4.			
Expeditionsbedarf	„	476.	4.	6.			
Entschädigungen an Adjacenten . .	„	91.	—	—			
Schaffnergebühren für entdeckte Defraudanten	„	23.	—	—			
					45,796.	7.	7.
Uebertrag					116,246.	24.	8.

			Rthlr. Sgr. Pf.
		Uebertrag . . . Rthlr.	116,246. 24. 8.
Zugkraft:			
Gehalte und Löhne		Rthlr. 10,635. 29. —	
Meilengelder		„ 1,608. 26. 1.	
Oel, Putzmaterial, Putzerlöhne, Wagenschmiere, Unterhaltung der Locomotiven und Wagen auf den Zwischenstationen ꝛc.		„ 7,311. 16. 7.	
Cisternenheizung und Wasserpumpen		„ 2,313. 1. 8.	
Feuerversicherung der Locomotiven .		„ 240. 27. —	
		Rthlr. 22,110. 10. 6.	
Locomotivenreparatur	27,185. 7. —		
Abgang vom Inventario an Rädern ꝛc.	4,962. — 6.		
		„ 32,147. 7. 6.	
Locomotivenheizung		„ 87,866. 23. 3.	
			142,124. 11. 5.
Wagenreparatur und Veränderungen		Rthlr. 6,533. 26. 8.	
Räder und Achsen		„ 8,146. 14. —	
			14,680. 10. 8.
Bekleidungskosten			2,660. 19. 3.
Kurkosten			897. 4. 9.
Gewerbsteuer nach Abzug des Magdeburger Beitrags .			458. 24. 7.
Für neue Tender verwendet			2,645. 3. —
„ neue Packwagen			7,345. 16. —
„ die Cokebrennerei			250. 24. —
„ Inventarium auf den Bahnhöfen und der Bahn .			2,937. 25. 7.
		Summa der Ausgaben Rthlr.	290,247. 14. 7.
		folglich Ueberschuß „	313,779. 29. 2.
		Rthlr.	6.4,027. 13. 9.

Die Betriebs-Verhältnisse dieses mit vieler Sachkenntniß geleiteten Unternehmens ergeben sich aus dem an die Actionäre ertheilten Geschäftsbericht, welchem wir die nachstehenden Angaben entnehmen.

Die Transportmittel bestanden aus 23 Locomotiven, und 12 sechsräderigen und einem vierräderigen Tender; an Personenwagen: 2 Postwagen, 10 Wagen erster Classe, 22 Wagen zweiter Classe, 53 dritter Classe, worunter 23 ganz offen, in Summa 87 Personenwagen mit 2660 Plätzen. Ferner befanden sich im Dienste 25 Packwagen, und 144 diverse andere Transportwagen.

In der Wagenbau-Anstalt wurden für den eignen Dienst 2 Tender und 8 Stück achträderige Packwagen gemacht. Für fremde Rechnung wurden 83 Personenwagen mit 382 Coupés; 109 Packwagen, worunter 16 sechsräderige und 20 achträderige sich befanden, und 6 Tender gefertigt, und dadurch der Gesellschaft wesentlicher Nutzen gebracht. In der ersten Wagenclasse fuhren 14,224 Personen, in der zweiten 85,495 und mit der dritten Classe 301,696 Personen. Der durchschnittliche Fahrpreis ist 25 Ngr. 3 Pf., und $3^1/_2$ Ngr. für eine Person und Meile.

Die Locomotiven durchliefen $58,471^1/_2$ Meilen; verbraucht wurden 184,276 Scheffel Kohlen was per Meile $3,_{15}$ Scheffel beträgt. Die Reparaturkosten beliefen sich auf 13 Ngr. $9,_{48}$ Pf. Die Zugkraft stellte sich für jede zurückgelegte Meile auf 2 Rthlr. 12 Ngr. 9 Pf.

Die verschiedenen Wagen durchliefen 492,419 Meilen; die Reparatur erforderte:

a) Thlr. 4234. 29. 9 für Kasten und Gestelle $2,_{58}$ Pf.
b) „ 8146. 14. — „ Räder und Achsen . $4,_{96}$ „

pro Wagen und Meile . . . $7,_{54}$ Pf.

Die Bahnunterhaltung kostete im Jahr 1843 Thlr. 3504 per Meile.

Die Einnahme der Güter- und sonstigen Frachttransporte erhöhte sich seit Eröffnung der Bahn mit jedem Jahr;

1839 —	3,850,223	Ctr. auf eine Meile Transportweite Rthlr.	84,632.
1840 —	6,885,669	„ „ „ „ „ „	143,917.
1841 —	8,901,377	„ „ „ „ „ „	183,512.
1842 —	11,680,938	„ „ „ „ „ „	212,556.
1843 —	11,684,622	„ „ „ „ „ „	225,043.

Sächsisch-Bayerische Eisenbahn.

Diese Eisenbahn, welche im verflossenen Jahr sich bis Crimmitzschau erweitert hat, weißt am 31. Dezember einen Kostenaufwand von Rthlr. 2,616,941. 20 Ngr. 9 Pf. nach.

Befördert wurden im Jahr 1843 165,373 Personen, wovon 1659 die erste, 22,534 die zweite und 141,180 die dritte Wagen-Classe benutzten. — Außer 510,818 Cent. eigenes Bau-Material wurden 299,456 Cent. Frachtgut transportirt und dafür eine Netto-Einnahme von Rthlr. 32,185. 14 Ngr. 7 Pf. erzielt.

Von den Frachtgütern gingen von Leipzig ab 233,369,$_{70}$ Cent., von Kieritzsch 4,644,$_{99}$ und von Altenburg 61,441,$_{31}$ Cent.

Die Betriebs-Rechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844 erläutert die Einnahmen und Ausgaben.

Einnahme.

		Rthlr. Sgr. Pf.	Rthlr. Sgr. Pf.
Personenbeförderung		87,684. 10. 3.	
Güterbeförderung.			
Brutto-Einnahme . .	ℛ 35,653. 22. —		
ab an Centnergeld und Löhnen für An- und Abfuhren von Gütern	„ 3,468. 7. 3.		
		32,185. 14. 7.	
Postfracht.			
Im 4. Quartale 1842	ℛ 216. 13. 9.		
Im Jahre 1843 . . .	„ 855. 22. 8.		
		1,072. 6. 7.	
Pachterträge		297. 20. —	
			121,239. 21. 7.
Betriebs-Capital			10,138. 22. —
			131,378. 13. 7.

Ausgabe.

Bahnunterhaltung.			
Ober- und Unterbau (Arbeitslöhne und Material für Instandhaltung der Bahn) .	ℛ 13,959. 16. 8.		
Uebertrag . . .	ℛ 13,959. 16. 8.		131,378. 13. 7.

		Rthlr. Sgr. Pf.	Rthlr. Sgr. Pf.
Uebertrag . . .	ℛ 13,959. 16. 8		131,378. 13. 7.
Gehalte der Ingenieure und Wächter	„ 8,216. 20. 8		
Bahnwärterhäuser . . .	„ 184. 24. 9		
Bahnwärterutensilien . .	„ 226. 9. 2		
		22,587. 11. 7.	
Bahnhöfe			
Gehalte, Löhne, Wegebessern, Gebäudeunterhaltung ꝛc.			
Leipzig	ℛ 5,506. 15. 1		
Kieritzsch	„ 802. 18. 3		
Altenburg	„ 3,107. 15. 3		
		9,416. 18. 7.	
Fahrdienst			
Gehalte sowie Meilengebühren und Auslösungen	ℛ 8,790. 6. 6		
Geräthschaften	„ 202. 14. —		
Expeditionseinrichtung und Aufwand	„ 663. 15. 3		
Feuerversicherung der Züge	„ 425. 25. 4		
	ℛ 10,082. 1. 3.		
ab für eingenommene Kofferträgergebühren, nach Abzug des den Kofferträgern bewilligten Antheiles . . .	„ 914. 15. 2		
		9,167. 16. 1.	
Wagen			
Reparatur.	ℛ 2,783. 20. 8		
Unterhaltung	„ 1,322. 16. 8		
Gehalte und Löhne . .	„ 1,809. 8. 2		
		5,915. 15. 8.	
Locomotiven			
Reparatur	ℛ 1,052. 16. —		
Heizung	„ 16,573. 8. 4		
Unterhaltung.	„ 1,645. 21. 9		
Gehalte und Löhne . .	„ 4,522. 4. 7		
		23,793. 21. —	
Maschinenwerkstätten		2,391. 20. —	
Bekleidung		1,402. 8. 1.	
Onera			
Grundabgaben (Leipzig bis Altenburg)	ℛ 305. 14. 9		
Uebertrag . . .	ℛ 305. 14. 9.	74,674. 21. 4.	131,378. 13. 7.

		Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Uebertrag . . . Rthlr.	305. 14. 9.	74,674.	21.	4.	131,378.	13.	7.
Entschädigung an Adjacenten (Brandschäden auf Feldern) . . . . . „	19. 15. —						
Immobiliarversicherung . „	277. 24. 8.						
Postentschädigung 4. Quart. 1842 Rthlr. 975 f. d. Jahr 1843 „ 3,900	Rthlr. 4,875. — —						
		5,477.	24.	7.			
Neue Anschaffungen							
Geräthschaften für die bereits befahrene Strecke		1,524.	24.	3.			
Hauptverwaltungsbureau							
Hälfte der Geschäftskosten überhaupt . . .		7,120.	29.	2.			
Insgemein		111.	5.	4.			
					88,909.	15.	—
bleibt Einnahme-Ueberschuß pro 1843					42,468.	28.	7.
wovon für Bestände							
der Maschinenwerkstätten		8,067.	15.	7.			
des Bekleidungsdepots		986.	13.	4.			
an baarem Gelde		1,084.	22.	9.			
per Betriebs-Capital-Conto auf 1844 vorgetragen wurden mit					10,138.	22.	—
während der verbleibende reine Ueberschuß mit . . . . . . dem Actien-Zinsen-Conto gut geschrieben worden ist.					32,330.	6.	7

Bei Beleuchtung der im Jahr 1843 stattgefundenen Ergebnisse, stellt sich heraus, daß die Bahnunterhaltung Rthlr. 22,587. 21 Ngr. 7 Pf. erfordert hat. Auf die Meile gerechnet beträgt es Rthlr. 4343. 21 Ngr. 4 Pf., und begründet sich hauptsächlich auf die zwischen Leipzig und Altenburg liegenden leichten Schienen und schwachen Schwellen.

Im Dienste arbeiteten 10 Maschinen, welche 11,180 Meilen durchliefen. Die Zugkraft erforderte pr. Locomotivmeile an Reparatur 2 Ngr. 8,2 Pf., an Heizung (2,57 Scheffel) 1 Rthlr. 14 Ngr. 4,7 Pf., an Unterhaltung 4 Ngr. 4,2 Pf., an Gehalten und Löhnen 12 Ngr. 1,3 Pf., in Summa Rthlr. 2. 3 Ngr. 8,4 Pf.

Mit Hinzuziehung der in Bestellung gegebenen Personen- und Transport-Wagen gestaltet sich der Gesammtbestand der Transport-

Mittel auf 74 diverse Personen= und 212 Wagen, welche incl. 2 Postwagen, für den Güterverkehr bestimmt sind.

Die Wagen, welche im Jahr 1843 im Dienste waren, durchliefen 143,352,4 Meilen. Reparatur und Unterhaltung derselben, incl. der Gehalte und Löhne betrug 1 Ngr. 2,3 Pf. pr. Meile

Die getroffenen Einrichtungen, die Locomotivführer durch Prämien zur Kohlenersparniß aufzumuntern, hat sich zum Vortheil bewährt.

Da diese Bahnanlage noch in fortschreitender Entwickelung begriffen ist, so müssen die spätern Resultate erwartet werden, um ein gegründetes Urtheil darüber zu fällen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Wie die nachstehenden Uebersichten ergeben, so war der Verkehr auf dieser Eisenbahn im Jahre 1843 bedeutender, als im vorhergegangenen Jahr.

	Personenfrequenz	Einnahme
1842:	318,659	Rthlr. 378,453.
1843:	341,974	„ 422,973.
	Frachtverkehr	**Einnahme**
1842:	429,009	Rthlr. 126,968.
1843:	892,636	„ 235,907.

Die Brutto-Einnahme belief sich im Jahr 1843 auf Rthlr. 694,603. 2 Sgr. 6 Pf.

An Betriebskosten wurden verausgabt Rthlr. 302,658. 3 Sgr. 3 Pf.

Der Geschäftsbericht enthält die einzelnen Posten über Einnahmen und Ausgaben.

Betriebs-Einnahmen.

Tit. I.

			Rthlr. Sgr Pf.
Für Personenbeförderung:			
Auf den Haupt-Stationen	Rthlr.	168,175. 25. 8.	
Gepäck-Ueberfracht	„	3,981. 6. 6.	
	„	172,157. 2. 2.	
ab: Dessauer Brückengeld	„	751. 23. 6.	
			171,405. 8. 8
zwischen Magdeburg, Halle, Leipzig und Berlin	„	239,741. 20. 5.	
Gepäck-Ueberfracht	„	12,185. 29. 6.	
	„	251,927. 19. 11.	
ab: Vergütung auf der sächsischen Bahnstrecke.	„	359. 20. 6.	
			251,567. 29. 5
			422,973. 8. 1
Für Equipagen-Transport von den Hauptstationen.	„	4,018. 10. —	
mit Magdeburg, Halle und Leipzig . .	„	21,083. 21. 3.	
			25,102. 1. 3
Uebertrag			448,075. 9. 4

					Rthlr.	Sgr.	Pf.
Uebertrag					448,075.	9.	4
Für Eil- und ordin. Frachtgut auf den Hauptstationen . . . . . Eilgut	Rthlr.	1,896.	18.	—			
ordin. Frachtgut	„	66,863.	4.	8.			
	„	68,759.	22.	8.			
ab: Dessauer Brückengeld . . .	„	28.	1.	5.			
	„	68,731.	21.	3.			
zwischen Magdeburg, Halle, Leipzig und — Berlin, Jüterbog, Wittenberg, Dessau . . . . Eilgut	„	13,132.	7.	5.			
ordin. Fracht	„	151,684.	12.	10.			
	„	233,548.	11.	6.			
Für befördertes Postgut	„	2,358.	24.	8.			
					235,907.	6.	2
					683,982.	15.	6
Tit. II.							
Pacht- und Miethszinsen					1,882.	24.	1
Tit. III.							
Zinsen: auf ausstehende Capitalien und von zeitweise belegten Geldern					1,973.	29.	6
Tit. IV.							
Für verkaufte Bestände	Rthlr.	524.	12.	2.			
„ Lagermiethen und Versicherung von Gütern	„	651.	10.	—			
„ Gewinn auf diversen Contis: 1) vom Brenn-Mat.-Depot . .	„	3,772.	6.	6.			
2) „ Materialien-Depot für Wagenbau	„	1,119.	3.	9.			
3) „ Materialien-Depot für Maschinen-Reparatur . .	„	696.	21.	—			
					6,763	23.	5
					694,603.	2.	6

Ausgaben.

		Rthlr.	Sgr.	Pf.
I.	Bahnunterhaltung	62,264.	29.	5
II.	Gebäude	11,080.	25.	7
III.	Betriebskosten	77,168.	1.	10
IV.	Maschinenwesen	126,731.	26.	1
V.	Bekleidung	5,897.	23.	9
VI.	Verwaltungskosten	19,514.	16.	7
VII.	Zinsen	72,059.	21.	9
	Erste Amortisation	15,000.	—	—
	Summa aller Ausgaben. .	389,717.	25.	—
	Bleibt Netto-Ertrag . . .	304,885.	7.	6

Der Netto-Ertrag von Rthlr. 304,885.7.6 erhielt folgende Bestimmung:

6 pCt. an die Actionäre von Rthlr. 3,000,000 — 1 Jahr	Rthlr. 180,000.0.0.
für den Resevefonds	„ 124,885.7.6.
Summa .	Rthlr. 304,885.7.6.

Aus den Details des Bahnbetriebs ergeben sich nachstehende Resultate: Befördert wurden im Jahr 1843: 341,974 Personen, wofür einschließlich der Einnahme für Uebergewicht an Passagiergepäck, netto 422,973 Rthlr. 8 Sgr. 1 Pf. eingenommen worden sind. Die ganze Bahn (20¼ Meilen) wurde von 130,252 Personen benutzt, 211,722 sind durchschnittlich nur 5,88 Meilen gefahren. Im Durchschnitte ist jeder Passagier 11,26 Meilen gefahren, und auf die ganze Bahnlänge ergibt sich eine Durchschnittszahl von 192,543 Passagieren. Die Einnahme für jeden Passagier betrug durchschnittlich 37,10 Sgr., und pro Person und Meile 3,29 Sgr., indem auf die Weite einer Meile berechnet, 3,850,864 Personen befördert wurden.

Bei der gewöhnlichen Annahme von 1½ Ctr. Gewicht für jeden Passagier nebst Gepäck sind mit den Personenzügen 5,776,296 Ctr. eine Meile weit befördert, und pro Ctr. sind 2,19 Sgr. pr. Meile eingenommen worden.

Für die 130,252 Passagiere, welche die ganze Bahn befahren haben, betrug die Einnahme 291,804 Rthlr., und darunter für die 111,407 Passagiere zwischen Berlin, Magdeburg, Halle und Leipzig 251,269 Rthlr. und zwar für den Verkehr

mit Magdeburg	Rthlr.	70,613
„ Halle	„	50,697
„ Leipzig	„	129,959

Für den Zwischenverkehr (211,722 Personen) wurden 131,169 Rthlr. eingenommen. Auf den Zwischenverkehr kommen sonach circa ⅝ der Anzahl sämmtlicher beförderter Passagiere, und über 30 pCt. der Gesammt-Einnahme.

Transportirt wurden im Jahr 1843: 892,636 Ctr. Güter 2c. mit einer Einnahme von Rthlr. 235,907. 6 Sgr. 2 Pf.

Auf die Weite einer Meile sind hiernach 13,984,295 Ctr. befördert worden. Ueber die ganze Bahnlänge wurden transportirt 525,893 Ctr., und 366,743 Ctr. nur streckenweise, (durchschnittlich 9,45 Meilen), was im Durchschnitt 699,214 Ctr. über die ganze Bahnlänge ergibt. Jeder Ctr. ist durchschnittlich 15,67 Meilen weit transportirt worden, und hat 7,93 Sgr. oder 6,07 Pf. pro Meile eingebracht.

Die Total-Einnahme im Güterverkehr theilt sich in

Rthlr.	15,029	für	Eilfracht
„	138,196	„	ordin. Fracht
„	62,352	„	Getreide
„	17,972	„	Vieh
„	2,359	„	Postgüter.

Von diesen Einnahmen kommen auf den Verkehr

mit Magdeburg	Rthlr.	22,861
„ Halle	„	26,852
„ Leipzig	„	115,076
„ übrigen Stationen . .	„	71,118

Die Ausgaben für den Locomotivdienst übersteigen die des Jahres 1842 um 19,300 Rthlr., wovon allein für Brennmaterial 12,300 Rthlr. kommen. Die bedeutende Steigerung des Verkehrs wird diese Mehrausgabe vollständig erklären.

Es sind über die ganze Bahn gegangen: 668 Güterzüge, 730 Zwischenzüge (mit Personen und Gütern), 1280 regelmäßige Personenzüge, 22 Extrazüge, wovon 156 Züge, ihrer Stärke wegen, in zwei Abtheilungen gehen mußten.

Die Locomotiven haben im Ganzen 65,589 Meilen durchlaufen, wovon 57,834 Nutzmeilen, folglich 11,700 Meilen oder 8,754 Nutzmeilen mehr, als im Jahre vorher. Auf den Güterverkehr kommen 22,984, und auf den Personenverkehr 34,850 Nutzmeilen, und es sind einschließlich der Passagiere, des Gepäcks, der Equipagen, der Güter, des Viehs, Brenn- und sonstigen Materials für die Bahn und der Transportwagen selbst, über 70,622,000 Ctr. Brutto über die Bahn gegangen.

Die Kosten der Maschinen-Reparatur betrugen für jede durchlaufene Meile 5 Sgr.; für Umänderungen 1,12 Sgr; Lohn für Putzen, Schmieren, Wasserpumpen 2,12 Sgr.; Gehalte der Maschinisten und Feuerleute, incl. Meilengelder 5,22 Sgr.; Heizung incl. der Vorwärmer auf den Stationen 41,04 Sgr., (0,58 Cubicfuß Holz pr. Nutzmeile); Unterhaltung an Oel und Hanf 2,8 Sgr., (0,72 Pfd. Oel pr. Nutzmeile); Summa 1 Rthlr. 27 Sgr. 10 Pf., also 1 Sgr. 8 Pf. pro Meile weniger als im Jahre 1842.

In Betreff des Brennmaterials war im Jan. 1843 ein Bestand

an Steinkohlen von	101,251 Scheffel
und im Laufe des Jahres wurden bezogen . .	356,699 „
	457,950 Scheffel

Der Durchschnittspreis der bezogenen Kohlen stellte sich auf 23 Rthlr. 21 Sgr. pr. Last (26¾ Sgr. billiger als im Jahr 1842) und es wurden 243,380 Scheffel gebrannt, welche 287,414 Scheffel Coaks ergaben, also durchschnittlich etwas über 18 pCt. Der Preis der Coaks zur Locomotivenheizung stellte sich incl. aller Unkosten auf 18¾ Sgr. pr. Korb (von 2 Scheffeln), für den Betrieb wurden jedoch aus den ad Tit. IV der Einnahme angegebenen Gründen pr. Korb 20 Sgr. berechnet. Einschließlich der Heizung der Reserve-Maschinen wurden 259,550 Scheffel Coaks verbraucht, was auf jede durchlaufene Meile 4 Scheffel, und pro Nutzmeile 4½ Scheffel beträgt, und eine Ersparniß von ¼ Scheffel pro Nutzmeile gegen 1842 ergibt.

In den Werkstätten wurden 1674 Scheffel Kohlen und 7980 Scheffel kleine Coaks verbraucht, und der Bestand am Jahresschlusse war

212,896 Scheffel Kohlen
17,583 „ Coaks
211 Klafter Holz.

Am Schlusse des abgelaufenen Jahres bestanden die Zug- und Transportkräfte aus 22 Locomotiven und 21 Tender, 7 Personenwagen 1ster Classe, 30 desgl. 2ter Classe, 26 Personenwagen 3ter Classe mit Verdeck und 27 ohne Verdeck, in Summa 100 Personenwagen. An Transportwagen waren vorhanden 15 Viehwagen, 14 Bagagewagen, 1 achträderiger Güterwagen, 9 Equipagewagen, 90

Lastwagen, 18 Rollwagen incl. 3 verdeckte; 5 Kohlenwagen, 6 Schneepflüge und 4 Bahn-Draisinen für die Ingenieure.

Im gemeinschaftlichen Dienst mit der Magdeburger Gesellschaft befanden sich 28 Equipagewagen und 87 Bagage- und Lastwagen.

Der Hauptrechnungs-Abschluß ultimo December 1843 weist den Stand des Unternehmens nach, wie folgt:

Debitores.

Baukosten-Conto.

		Rthlr.	Sgr.	Pf.
Laut vorjährigen Berichts betrugen die Baukosten bis ulto December 1842 . . . . Rthlr. 4,774,875. 28. 10.				
Seitdem wurden ferner ausgegeben laut Jahres-Rechnung . . . . „ 70,944. 21. 6.				
Mithin kostet das ganze Unternehmen den Actionärs bis ultimo December 1843		4,845,820.	20.	4
Debitores, diverse		15,014.	21.	5

Bestände.

Materialien-Depot für Wagenbau .	Rthlr. 17,577.	2.	9.				
„ „ „ Maschinen-Reparatur	„ 8,041.	2.	7.				
Brenn-Materialien-Depot . . .	„ 75,470.	5.	—				
Cassa baar	„ 43,206.	16.	4.				
					144,294.	26.	8
				Rthlr.	5,005,130.	8.	5

Creditores.

Stamm-Actien Capital-Conto . . Rthlr.	3,000,000.	—	—			
Prioritäts-Actien Capital-Conto . „	1,485,000.	—	—			
Amortisations-Fonds . . . . . „	15,000.	—	—			
				4,500,000.	—	—
Dividenden und Prioritäts-Actien-Coupons . . . . „	155,945.	10.	—			
Reservefonds . . . . „	161,226.	7.	11.			
Empfangener Vorschuß auf Grundstücke . . . . „	139,796.	3.	4.			
Diverse Creditores . . . . „	48,162.	17.	2.			
				505,130.	8.	5
				5,005,130.	8.	5

		Rthlr. Sgr. Pf.
Die auf die Bahn und Betriebsmittel wirklich verwendete Summe beträgt nach Vorstehendem		4,845,820. 20. 4
An Dividenden und Prioritäts-Actien sind nur ausgegeben		4,500,000. — —
Mehrkosten		345,820. 20. 4
ab: der Werth verkäuflicher Grundstücke betrug ultimo December 1842	Rthlr. 242,382. 27. 6.	
Hiervon verkauft und resp. abgezahlt im Jahre 1843	„ 45,200. — —	
sonach jetziger Werth		197,182. 27. 6
Bleiben ungedeckt Rthlr.		148,637. 22. 10

Berlin-Potsdamer Eisenbahn.

Am 21. Februar d. J. fand die Generalversammlung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft statt, in welcher die Direction auf gewöhnliche Weise die Betriebsresultate des abgelaufenen Jahres mittheilte. Ehe wir in die Details des von der Direction erstatteten Vortrags eingehen, worin auf eine eben so gründliche als den Vorstand eines solchen Unternehmens ehrende Weise die Nothwendigkeit angegeben worden ist, zum Nutzen des Unternehmens und der jeweiligen Actienbesitzer den Reservefond auf eine entsprechende Weise zu vermehren, wollen wir zuvor die Betriebsergebnisse dieser Bahn angeben. Im Jahr 1843 wurden 454,922 Personen befördert. Die Bruttoeinnahme betrug in diesem Jahre Rthlr. 179,075. 22. 10. und beliefen die Betriebsausgaben sich auf Rthlr. 75,123. 16 Sg. 7 Pf.

Einnahmen.

		Rthlr. Sgr. Pf.
Uebertrag vom abgelaufenen Jahr		90. 3. 8
I. Personen-Transport:		
1) für die Fahrten zwischen Berlin und Potsdam	₰ 148,789. 17. 6.	
2) Militär-Commandos und Waisenknaben	„ 1,531. 25. —	
3) Für die Fahrten Ihrer Majestäten des Königs und der Königin	„ 1,800. — —	
Uebertrag	₰ 152,121. 12. 6.	90. 3. 8

		Rthlr.	Sgr.	Pf.
Uebertrag . . . ₰ 152,121. 12. 6.		90.	3.	8
4) Für die Fahrten des Königl Hofes incl. der Extrafahrten . . . . „	3,687. 24. 6.			
		155,809.	7.	—
5) Für die Fahrten zwischen Berlin u. Stieglitz		576.	27.	—
II. Für den Güter-Transport und sonstige Gegenstände:				
13,642 Ctr. 101 Pfd. Passagiergut 138,733 „ 79 „ Frachtgut 202 Equipagen 207 Pferde 51 Kühe 33 Kälber 51 Schaafe 1,309 Hunde 968 Schweine 12 Stück Federvieh	. . . .	17,750.	12.	9
III. Miethen		2,788.	—	—
IV. Diverse Einnahmen, incl. Postentschädigung von 600 Rthlr		2,061.	2.	5
Summa der zur Berechnung pro 1843 kommenden Einnahmen		179,075.	22.	10

Betriebs-Ausgaben.

A. Bahnverwaltung.

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
I. Bahnmeister	864.	—	—
Bahnwärter	6,352.	29.	—
Kleidererersatz	233.	26.	5
II. Instandhaltung der Bahn.			
Instandhaltung der Bahn-Dossirungen und Gräben	3,133.	20.	10
Material zur Herbeischaffung der nöthigen Reserve-Erde .	101.	16.	9
Anpflanzungen von Obstbäumen	287.	29.	8
Instandhaltung der Drehscheiben, Ausweichungen und Straßenübergänge	1,092.	29.	5
Reparatur der Wächterbuden und Warnungstafeln	35.	12.	2
III. Instandhaltung der Bahngeräthe	195.	14.	3
IV. Instandhaltung der Gebäude und Brücken	2,471.	7.	9
V. Insgemein	337.	29.	7
	15,107.	5.	10

B. Transportverwaltung.

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
I. Verpflegung der Mannschaften und Gehälter	16,365.	10.	10
II. Kosten der Transportkräfte.			
Brennholz	15,608.	11.	3
Uebertrag . . .	31,973.	22.	1

Posten	Einzelbeträge	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Uebertrag		31,973.	22.	1
Oel, Schmiere, Talg, Putzmaterial und Erleuchtung . . .		1,812.	10.	1
Zum Heizen der Vorwärmer		35.	1.	7
III. Instandhaltung der Locomotive und Tender		6,547.	8.	11
Instandhaltung der Transport- und Personenwagen:				
1) Zwei Staatswagen	Rthlr. 66. 27. 6.			
2) Zehn Wagen 1ster Classe	„ 1,280. 10. 10.			
3) 20 Wagen 2ter Classe	„ 603. 9. 4.			
4) 42 „ 3ter „	„ 1,500. 10. 10.			
5) Personenwagen insgemein . . .	„ 921. 1. —			
		4,371.	29.	6
Instandhaltung der Fracht- und Viehwagen		899.	22.	2
IV. Vermehrung und Ersatz der Transportgeräthe und Werkzeuge		1,116.	17.	—
V. Zur Erleuchtung der Bahn, Bahnhöfe und Dienstlokale .		1,239.	21.	—
VI. Zur Heizung der Empfangs- und Arbeitszimmer . . .		79.	1.	10
VII. Druckkosten.				
Für Billets und Stempelgeräth		327.	4.	6
„ Druck- und Insertionskosten		733.	1.	6
VIII. Unterhaltung des Stadtfuhrwerks		1,774.	16.	7
IX. Insgemein.				
Für Reinigen der Lokale, Fahrprämien an die Maschinisten, Entschädigungen, Gratificationen ꝛc.		1,746.	28.	4
		52,657.	5.	1

C. Allgemeine Verwaltungskosten.

Posten	Einzelbeträge	Rthlr.	Sgr.	Pf.
I. Gehälter		5,139.	—	—
II. Pensionen		672.	—	—
III. Abgaben und Feuerversicherung.				
Servis und Miethssteuer	Rthlr. 343. 18. 9			
Grundabgaben	„ 101. 9. 5	444.	28.	2
Feuerversicherungen		573.	3.	1
IV. Zu Amtsreisen		125.	7.	6
V. Büreaukosten.				
Schreib- und Zeichnenmaterialien		100.	15.	3
Buchbinder-Arbeit		144.	5.	—
Porto und verschiedene Ausgaben		97.	19.	8
VI. Kleiderersatz		62.	17.	—
		7,359.	5.	8

Recapitulation der Betriebsausgaben.

Posten	Rthlr.	Sgr.	Pf.
A. Bahnverwaltung	15,107.	5.	10
B. Transportverwaltung	52,657.	5.	1
C. Allgemeine Verwaltungskosten	7,359.	5.	8
Summa . . .	75,123.	16.	7

Im Dienste befanden sich 13 Maschinen, welche $14,647^1/_2$ Meilen durchliefen, und für Reparaturen Rthlr. 6547. 8. 11. erforderten, was für eine Meile im Durchschnitt 13 Sgr. 5 Pf. ausmacht.

Zur Feuerung wurden $542^1/_{16}$ Haufen Holz verbraucht, was für die Meile $1^{18}/_{32}$ Haufen beträgt. — Bei 4185 Fahrten wurden benutzt 5322 Wagen erster Classe, 5258 zweiter Classe, 14,258 dritter Classe, 6702 Güter- und Transportwagen und 1465 Postwagen.

In der Uebersicht von den Leistungen der Dampfwagen sind auch 34 Fahrten ohne Personenwagen zum Nachstoßen aufgeführt. Wir verstehen diesen Dienst nicht, indem wir unmöglich glauben können, daß auf der Potsdamer Bahn der höchst gefährliche Modus stattfindet, schwere Züge von hinten durch Locomotive fortdrücken zu lassen. Resumirt man die Einnahme- und Ausgabeposten, so ergeben sich nachstehende Resultate:

Einnahme im Jahr 1843		Rthlr. 179,075. 22. 10
Betriebsausgaben . .	Rthlr. 75,123. 16. 7.	
Zinsen und Amortisation der Prioritäts-Actien	„ 22,191. — —	
Zinsen der Stamm-Actien	„ 50,000. — —	
		„ 147,314. 16. 7
Bleiben		Rthlr. 31,761. 6. 3
Hiervon 2% Dividende incl. Antheil des Spezialdirectors		„ 20,400. — —
		Rthlr. 11,361. 6. 3
Hiervon zum Reservefond		„ 11,341. 21. 1
Verbleibt ein Rest von		Rthlr. 19. 15. 2

welche auf ein besonderes Folium der neuen Betriebsrechnung übertragen werden sollen, um etwaige kleine ausstehende Rechnungen zu decken.

Da mehrere Ausgaben stattfanden, welche nicht in den schon bezeichneten aufgeführt sind, weil dem angenommenen Princip nach solche

dem Reservefond oder Baufond zugewiesen und daraus bestritten werden, so wollen wir zur besseren Klarstellung sowohl den Abschluß des Reservefonds, wie auch den des Baufonds pr. ultimo December 1843 noch beifügen.

Abschluß des Reservefonds am 31. December 1843.

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Bestand am 1. Januar 1843	33,426.	5.	7

Einnahmen.

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Für Disconto, Zinsen und Miethen des Gericke'schen Hauses im Jahr 1843 von 33,400 Thlr.	1,336.	—	—
Uebertrag des Baufonds	772.	4.	3
Für die vom Bau bezahlte noch nicht gebrauchte 13te Locomotive	10,000.	—	—
Von der Betriebseinnahme des Jahres 1843	11,341.	21.	1
Summa	56,876.	—	11
Hiervon ab nachstehende Ausgaben pro 1843 mit	8,476.	—	11
Bleiben	48,400.	—	—

Folgende Ausgaben hat der Reservefond im Jahr 1843 getragen:

		Rthlr.	Sgr.	Pf.
An Borsig für zwei neue Tenderboden zu den Locomotiven Amerika, Prussia, und eine neue Feuerboxe von Kupfer zur Locomotive Prussia	ℛ︎	1,108.	9.	3.
An die Maschinenbau-Anstalt zu Moabit für eine neue Feuerboxe zur Locomotive Amerika	„	954.	5.	—
An Egels für eine neue Feuerboxe zur Locomotive Prussia	„	950.	10.	5.
An Egels für zwei neue Dampf-Cylinder und Schiebekasten zur Locomotive Prussia . .	„	326.	2.	6.
	ℛ︎	3,338.	27.	2.
Für Bahnmaterialien hat der Reservefond zu zahlen laut Nachweisung	„	3,196.	3.	—
Für 3 neue Wagenkasten I.	„	1,063.	22.	3.
	ℛ︎	7,598.	22.	5.

Für verschiedene Ausgaben:

		Rthlr.	Sgr.	Pf.
An J. C. Schulze für ein Gutachten	ℛ︎	45.	10.	—
Kosten der Robertschen Prozeßsache	„	163.	18.	3.
Kosten der Winkelmannschen	„	1.	—	—
„ „ Schneider'schen .	„	25.	6.	3.
„ „ Puttkamer'schen .	„	142.	4.	—

Uebertrag . . . ℛ︎ 377. 8. 6. ℛ︎ 7.598. 22. 5.

			Rthlr. Sgr. Pf.
Uebertrag . . .	Rthlr. 377. 8. 6.	Rthlr. 7,598. 22. 5.	
An Klein für Mittheilung einer Schornstein-Einrichtung	„ 500. — —		
		„ 877. 8. 6.	
		Rthlr. 8,476. — 11.	

Der Reservefond besteht gegenwärtig in folgenden Posten:

a) In dem Werth der vom Baufond übernommenen, zur Veräußerung bestimmten Grundstücke		
des ehemaligen Gericke'schen Grundstücks, Potsd. Platz No. 6 mit . . .	„ 16,000. — —	
des Grundstücks jenseits des Schaafgrabens bei Alt-Schöneberg . . .	„ 1,500. — —	
eine Wiese von Röhrig bei Potsdam .	„ 500. — —	
„ „ am Potsdamer Bahnhof .	„ 2,000. — —	
		20,000. — —
b) in einer noch nicht in Gebrauch gewesenen Maschine . . .		10,000. — —
c) in 18,400 Thlr., welche theils baar, theils in Materialien vorhanden sind, die als Vorrath eingekauft, und so wie sie gebraucht, bei den verschiedenen Titeln bezahlt werden. . .		18,400. — —
	Summa	48,400. — —

Abschluß des Baufonds ultimo December 1843.

Einnahmen.

Bestand ultimo December 1843 incl. 20,000 Thlr. für die zur Veräußerung bestimmten Grundstücke, deren Werth der Reservefond vorgestreckt hat		4,506. 13. 8
Hierzu Einnahme an Zinsen ꝛc.	Rthlr. 212. 8. 9.	
Agio von den Prioritätsactien	„ 1,792. 17. —	
		2,004. 25. 9
Summa aller Einnahmen		6,511. 9. 5

Ausgaben.

Erwerbung der Grundstücke zur Bahn, nebst Schadenruthe, Rentamt Mühlenhoff, Ablösung der Rente des Pätel'schen Grundstücks in Schöneberg	Rthlr. 41. 3. 4.
Gerichtskosten zur Abschließung der Contracte Berliner Bahnhof.	„ 180. 15. 7.
Kosten zur Erhaltung des Gehricke'schen Grundstücks	„ 62. 2. 2.
Uebertrag . . .	Rthlr. 283. 21. 1.

Uebertrag . . .	₰	283.	21.	1.
Potsdamer Bahnhof.				
Maschinenschuppen incl. versenkte Bahn und des Bahnhofes	„	3,349.	2.	5.
Beschlag des Wagenschuppens an Stemm .	„	10.	26.	—
Wagenschuppen incl. der Plattschienen und Nägel	„	2,024.	15.	8.
Dem ꝛc. Ziller Beaufsichtigungskosten . . .	„	11.	—	—
Geräthe und Materialien zum Betriebe auf dem Berliner Bahnhofe.				
Für eine complette Schraubenpresse zum Aufziehen der Räder auf die Achsen . . .	„	60.	—	—
Summa aller Ausgaben	Rthlr.	5,739.	5.	2
Bleiben	Rthlr.	772.	4.	3

Obiger Bestand von Rthlr. 772. 4 Sgr. 3 Pf. und eine noch nicht im Betrieb gewesene Locomotive sind, um den Baufond abzuschließen, auf den Reservefond pro 1844 übertragen worden.

Die Gründe, welche die Direction wegen Vermehrung des Reservefonds ihren desfallsigen Anträgen zur Seite stellte, basiren sich auf Regeln, welche bei keiner Eisenbahn-Verwaltung fehlen sollten, indem nur in der Gründung und Festhaltung eines entsprechenden Reservefonds die Solidität und das Vertrauen eines solchen Unternehmens gesichert werden können. Wir gehören zu denen, welche nicht billigen, daß von vornherein dem Reservefond Reparaturkosten für Maschinen und Transportwagen zugewiesen werden, während sie richtiger aus dem Betrieb zu bestreiten wären, als woraus sie hervorgegangen sind. Eine solche Ueberweisung ist nur dann erst zulässig, wenn der Reservefond eine für größere Unfälle zureichende Summe erreicht hat, oder wenn die Jahreseinnahmen es unmöglich machen, eine angemessene Verzinsung der Stammactien zu leisten.

Berlin-Frankfurter Eisenbahn.

Die Nachweisung der Baukosten der Berlin-Frankfurter Eisenbahn ultimo Februar 1844 zeigt eine Ausgabe für dieses Unternehmen von Rthlr. 2,676,693. 10 Sgr. 5 Pf. und theilt sich in nachstehende Rubriken:

		Rthlr.	Sgr.	Pf.
I.	Grunderwerb (nach Abzug des Werthes der disponiblen Grundstücke)	312,714.	27.	2
II.	Erdbewegungen nach Regulirung der Vorschüsse	349,221.	5.	4
III.	Brücken, Durchlässe und Viaducte	112,541.	8.	10
IV.	Fundamentirung der Bahn	58,274.	24.	—
V.	Oberbau	651,918.	23.	3
VI.	Ausweichungsvorrichtungen	15,516.	28.	7
VII.	Uebergänge und Barrièren	23,458.	20.	11
VIII.	Signale, Telegraphen und Wärterbuden	13,627.	20.	10
IX	Abtheilungszeichen	1,060.	14.	10
X.	Einfriedigung der Bahn	2,352.	1.	—
XI	Stationsplätze	379,069.	22.	3
XII	Bahnwärterhäuser	13,958	9.	8
XIII.	Transportmittel	427,724.	14.	3
XIV.	Drehscheiben und Schiebeplattform	11,455.	6.	—
XV. und XVI	Inventarium und innere Ausstattung sämmtlicher Bahnhofs-Gebäude	31,705.	29.	—
XVII.	Technische Bauleitung	102,254.	17.	—
XVIII.	Zinsen der Actien bis ult. 1842	127,600.	20.	10
XIX.	Administrationskosten	33,816.	7.	—
XX.	Insgemein	8,421	9	8
	Hauptsumme der Baukosten	2,676,693.	10	5

Die Berlin-Frankfurter Eisenbahn, welche am 23. October 1842 dem Verkehr übergeben wurde, hat bis zum 31. December 1843 282,689 Personen befördert, und eine Summe von Rthlr. 340,374. 10 Sgr. 10 Pf. vereinnahmt. Die Ausgaben incl der Zinsen betrugen Rthlr. 280,926. 24 Sgr. 8 Pf., welche, wenn solche von der Einnahme in Abzug gebracht werden, eine Summe von Rthlr. 59,447. 16 Sgr. 2 Pf. zur weiteren Verfügung stellen.

Die nachstehende Betriebs-Rechnung erläutert die Einnahmen und Ausgaben.

Einnahmen.

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Für Personentransport (282,689 Personen) . . .	246,401.	20.	10
„ Passagier-Gepäck-Ueberfracht	6,860.	28.	6
„ Güterfracht 382,705 $^{69}/_{110}$ Centner, abzüglich der den Spediteuren gewährten Vergütung	66,802.	11.	3
„ Eilfracht, 13,581 $^{28}/_{110}$ Centner, abzüglich der den Spediteuren gewährten Vergütung . .	5,689.	7.	9
„ Viehtransport	6,980.	6.	—
„ Lagergeld und Provision	61.	25.	3
„ Miethe und Pacht	3,049.	4.	7
„ Zinsen	4,528.	26.	8
Summa . . . Rthlr.	340,374.	10.	10

Ausgaben.

A. Bahnverwaltung.

I. Gehalte.

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Gehalte der Ingenieure, Bahnmeister, Bahnwärter und Hülfsbahnwärter, nebst Kleiderersatz	22,429.	27.	7

II. Instandhaltung der Bahn.

Instandhaltung des Planums mit Böschungen, Gräben, Durchlässen und Ueberfahrten, so wie des Oberbaues	Rthlr.	5,608.	3.	7.			
Instandhaltung der Drehscheiben und Ausweichungen	„	122.	26.	—			
Reparatur der Wärterbuden, Gehege, Warnungstafeln, Telegraphen, Signale und Abtheilungszeichen:							
a) Wärterbuden, Warnungstafeln ꝛc. . . . . 56. 11. 3.							
b) Telegraphen, Signale ꝛc. 328. 27. 4.	„	385.	8.	7.			
Instandhaltung der Bahngeräthe	„	503	19.	6.			
Summa Titel II.					6,619.	27.	10

III. Instandhaltung der Gebäude und Brücken.

Instandhaltung der Gebäude	Rthlr.	1,249.	2.	6.			
Instandhaltung der Bahnwärterhäuser und Wasserstationsgebäude	„	38.	19.	6.			
Instandhaltung der Brücken	„	66.	21.	2.			
Summa Til. III.					1,354.	12	11
Summa A Bahnverwaltung					30,404.	8.	2

B. Transportverwaltung.

I. Gehalte und Löhnungen.

	Rthlr. Sgr. Pf.
Gehalt des Ober-Maschinenmeisters, der Locomotivführer, Feuerleute, Werkmeister, Wagenmeister, Conducteure, Einnehmer, des Obergüterverwalters, der Expediteure nebst Gehülfen, der Wagenmeister, Bahnhofsaufseher, Portiers und Nachtwächter, so wie deren Kleidererſatz, ingleichen Arbeitslohn der Bahnhofs- und Packhofs-Arbeiter.	42,776. 8. —

II. Kosten der Transportkräfte.

Feuerungsmaterial zum Heizen der Locomotiven		*u.f.* 33,309. 27. 4.
Heizung der stehenden Dampfmaschinen, Wasserstationen, Werkstätten 2c.		
a) stehende Dampfmaschinen	461. 8. —	
b) Wasserstationen, Werkstätten 2c.	1,488. 18 5.	
		„ 1,949. 26. 5.
Baumöl zu den Dampfwagen, Wagenschmiere 2c.		
a) Schmieröl zu den Locomotiven, zu den Pumpwerken der Wasserstationen, zu d. Drehscheiben, d. Krahnen u. den Wagen-Drehtellern	3,316. 10. 10.	
b) Wagenschmiere . . .	1,225. 6. 6.	
		„ 4,541. 17. 4.
	Summa Tit. II.	39,801. 11. 1

III. Instandhaltung der Dampf- und Bahnwagen incl. des erforderlichen Putzmaterials.

Instandhaltung von 15 Locomotiven nebst Tendern		„ 2,018. — 10.
Bahnwagen:		
a) 24 Personenwagen . .	1,285. 28. 6.	
b) 36 Güterwagen . . .	1,081. 14. 5.	
c) 8 Passagiergepäckwagen	166. 11. 6.	
d) 17 Equipagewagen . .	82. 6. —	
e) 6 Viehwagen	178. 13. 9.	
f) 4 Pferdewagen . . .	2. 15 —	
g) 4 Postwagen	58. 20. 9.	
		„ 2,855. 19. 11.
	Summa Tit. III.	4,873. 20. 9
	Uebertrag . . .	44,675. 1. 10

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Uebertrag . . .	44,675.	1.	10

IV. Transportgeräthe und Werkzeuge.

Instandhaltung der stehenden Dampfmaschinen, der Werkstätten und des Bahnhofs=Inventariums, so wie Ersatz der in Abgang gekommenen Geräthe durch neue:

		Rthlr.	Sgr.	Pf.
a) stehende Dampfmaschinen	₰ 27. 14. 7.			
b) Werkzeuge ꝛc.	„ 293. 21. 9.			
Summa Tit. IV.		321.	6.	4

V. Erleuchtung.

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Für Erleuchtung der Bahnhöfe und der Bahn, so wie der Empfangs= und Arbeitszimmer incl. eines Zuschusses zur Erleuchtung der neuen Straßen beim Berliner Bahnhofe, ingleichen der Telegraphen und Wärterbuden, so wie der Locomotiven und Wagen, während der Abendfahrten . . .	4,158.	4.	6

VI. Heizung.

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Der Empfangs= und Arbeitszimmer	1,646.	28.	6

VII. Druckkosten.

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Für Billets und Stempelgeräthe, Druck= und Insertionskosten .	32,13.	2.	7

VIII. Insgemein.

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Für diverse Ausgaben bei der Transport=Verwaltung . . .	2,877.	27.	10
Summa B. Transportverwaltung . .	99,668.	19.	7

C. Allgemeine Verwaltungskosten.

I. Gehalte.

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Gehalt des Syndikus, Specialdirektors, Rendanten, Controleurs, der Bahnhofs=Inspectoren, des Registrators, Expedienten, Buchhalters, der Kassen= und Büreauboten, nebst Kleidererſatz	10,316.	18.	4

II. Büreaukosten.

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Für Schreib= und Zeichnenmaterialien, Copialen, Buchbinderarbeiten, Diäten an Canzelisten, Porto, Droschkengelder und verschiedene Ausgaben	3,171.	7.	5
III. Amtsreisekosten	379.	20.	6
IV. Abgaben und Feuerversicherungskosten	989.	10.	—
V. Insgemein für diverse Ausgaben, Gratificationen, Vergütungen ꝛc.	1,997.	—	8
Summa C. Allgemeine Verwaltungskosten . .	16,853.	26.	11

D. Zinsen.

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Zinsen der Stammactien Rthlr. 2,200,000 à 5%	110,000.	—	—
dto. Prioritätsactien Rthlr. 600,000 à 4%	24,000.	—	—
Summa D. Zinsen . .	134,000.	—	—

Recapitulation.

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
A. Bahnverwaltung	30,404.	8.	2
B. Transportverwaltung	99,668.	19.	7
C. Allgemeine Verwaltungskosten	16,853.	26.	11
D. Zinsen	134,000.	—	—
Summa	280,926.	24.	8

Im Dienste waren 15 Locomotive, welche vom 23. October 1842 bis ultimo December 1843 34,131¹/₄ Meilen durchliefen.

Die Locomotiven theilen sich in drei Classen:

1. Classe extra A: Fünf Locomotive mit 12¹/₂ Zoll Cylinder-Durchmesser, 20 Zoll Kolbenhub, und in laufender Ordnung circa 13 Tonnen (260 Centner) schwer.

2. Classe A: 3 Locomotive mit 11¹/₂ zölligem Cylinder-Durchmesser, 20 Zoll Kolbenhub, und in laufender Ordnung circa 11¹/₂ Tonnen schwer.

3. Classe B: 7 Locomotive, mit 10¹/₂ zölligem Cylinder-Durchmesser, 18 Zoll Kolbenhub und in laufender Ordnung circa 10 Tonnen schwer.

Wir können uns nicht enthalten zu bemerken, wie die Locomotiven der Classe B. für Dienst der deutschen Eisenbahnen viel zu schwach sind. Zum Anheizen der Locomotiven, für Reserve-Locomotiven und als Heizmaterial während der Fahrt wurde im Ganzen im Jahre 1843 5001⁷/₁₆ Klafter Kiefern-Holz verbraucht.

Der Verbrauch pro durchlaufene Meile incl. Anheitzen der Locomotiven variirte bei den Personenzügen zwischen $13_{,21}$ und $19_{,9}$ C'., bei den Güterzügen zwischen $17_{,34}$ und $27_{,7}$ C'., je nachdem die Witterungsverhältnisse und die zu transportirende Last, der Zustand der Maschine und die Geschicklichkeit des Locomotivführers darauf einwirkten. Die durchschnittliche Consumtion von Brennmaterial incl. Anheitzen der Locomotiven und zur Reserve, beträgt pro Nutzmeile der Personenzüge berechnet, $17_{,5}$ C'. pro Nutzmeile der Güterzüge

aber $22_{,9}$ C'. und variirt bei den Personenzügen zwischen $15_{,0}$ und $22_{,4}$ C'., bei den Güterzügen aber zwischen $18_{,23}$ und $18_{,9}$ C'. als Durchschnittszahl eines Monats, und aller darin thätig gewesenen Locomotiven. Die geringste Menge Brennmaterial ist im Monat August, die größte Menge im Monat März consumirt worden.

Der Durchschnittspreis des angekauften Holzes incl. Kleinmachen und Aufsetzen beträgt pr. Klafter Rthlr. 5. 19½ Sgr. Durchschnittlich hat die durchlaufene Meile 28 Sgr. 9 Pf., die zurückgelegte Nutzmeile Rthlr. 1. — Sgr. 9 Pf.; die zurückgelegte Nutzmeile der Personenzüge 27 Sgr. $5_{,7}$ Pf., die der Güterzüge Rthlr. 1. 5 Sgr. $11_{,4}$ Pf. an Brennmaterial gekostet. Im Betriebsjahr 1843 ist zum Reinigen und Putzen der Locomotiven, so wie als Schmiermaterial für die Räder der Locomotiven nebst Tender 160 Ctr. 97¼ ℔ Gallipoli-Oel verbraucht worden, demnach für die durchlaufene Meile $19_{,2}$ Loth. Der Durchschnittspreis dieses Oels war Rthlr. 16. 21 Sgr.; folglich kostet die durchlaufene Meile 2 Sgr. 8 Pf., die Nutzmeile aber 2 Sgr. $10_{,5}$ Pf. Die Kosten für das in die Höhepumpen des Wassers in Berlin und Frankfurt vermittelst zweier kleiner Dampfmaschinen, so wie das Vorwärmen auf allen Stationen haben im Jahr 1843 betragen Rthlr. 1061. 6 Sgr. 4 Pf., was für die durchlaufene Meile 1 Sgr. 1 Pf., und für die Nutzmeile aber 1 Sgr. 2½ Pf. ausmacht.

Die Steigungsverhältnisse der Bahn sind zwischen Berlin und Briesen so außerordentlich günstig, daß hier kleine Locomotive zum Betriebe, namentlich zur Förderung der Personenzüge in Anwendung kommen konnten, während zwischen Briesen und Frankfurt der starken Steigungen halber, durch stärkere Maschinen die Züge befördert werden müssen. Durch diese Steigungen wird bei schweren Zügen eine Hülfs-Locomotive nothwendig. Von diesen Hülfs-Locomotiven sind im Jahr 1843 zurückgelegt worden 620¼ Meilen und dazu an Feuerungs-Material verbraucht worden 101 Klafter 76 C'. Holz; die Kosten hierfür haben also betragen . . . . . Rthlr. 574. 12 Sgr. 10 Pf.
hierzu treten die repartirten
Kosten für eine durchlau-

Uebertrag . . . Rthlr. 574. 12 Sgr. 10 Pf.

Uebertrag . . .		Rthlr. 574. 12 Sgr. 10 Pf.
fene Meile an Schmieröl mit	2 Sgr. 8 Pf.	
für Vorwärmen des Wassers und in die Höhepumpen desselben	1 „ 1 „	
an Reparaturkosten der Locomotiven	1 „ $10_{,3}$ „	
	= 5 Sgr. $7_{,3}$ Pf.	
also für $629\frac{3}{4}$ Meilen = ...		„ 115. 27 „ 2 „
		= Rthlr. 690. 10 Sgr. — Pf.

Diese Kosten repartiren sich auf die verschiedenen Betriebszeiten, so daß davon auf die Monate Januar, April, Mai, August, September und December, in denen kein Meßverkehr stattfindet, und deshalb nur selten schwere Züge zu befördern sind, Rthlr. 48. 27 Sgr. 1 Pf. für $46\frac{1}{2}$ Meilen, auf die 6 Monate Februar, März, Juni, Juli, October und November hingegen, in welchen sehr viele durch den Meßverkehr bedingte starke Züge vorkommen, Rthlr. 641. 12 Sgr. 11 Pf. für $573\frac{3}{4}$ Meilen fallen. Dieselben würden aber auch bei der sonst für normal erachteten Steigung von 1 : 300 nur zum geringsten Theil vermieden werden können, da schwere Züge, wie sie der Meßverkehr erfordert, auch bei einer Steigung von 1 : 300 nicht ohne Hülfs-Locomotive zu befördern sein würden. Resumirt man die verschiedenen Ergebnisse und Details des Betriebs, so ergibt sich, daß die Beförderung einer Person eine Meile weit 1 Sgr. $5_{,57}$ Pf. gekostet hat, während 1 Centner Gut auf die gleiche Wegstrecke $4_{,52}$ Pfennige erforderte.

Die Reparaturen der im Jahr 1843 im Dienste gewesenen Maschinen haben im Durchschnitt pr. durchlaufene Meile 1 Sgr. $10_{,3}$ Pf. gekostet; die Ausgaben für Gehalt der Locomotivführer und Feuerleute betrugen 5 Sgr. $8_{,5}$ Pf.

Die Kosten der Reparaturen für einen Personenwagen beliefen sich durchschnittlich pr. durchlaufene Meile auf $6_{,28}$ Pf., für einen Güter-

Wagen auf $4,_{46}$ Pf. also im Durchschnitt pro Wagen und durchlaufene Meile auf $5,_{20}$ Pf.

An Wagenschmiere kosteten durchschnittlich 4 Räder für jede durchlaufene Meile $1,_{24}$ Pf.

Die Resultate des Betriebsjahrs werden von den Geschäftsführern folgendermaßen angegeben:

Die Einnahmen betragen vom 23. October 1842 bis ultimo December 1843 überhaupt	Rthlr.	340,374.	10.	10
die Ausgaben dagegen incl. Zinsen . . .	„	280,926.	24.	8
so daß ein Ueberschuß zum Reserve-Fond und zur Dividende verbleibt von	Rthlr.	59,447.	16.	2
Nach der Bekanntmachung des Verwaltungsraths vom 24. Februar c. werden hiervon 2% Dividende auf die Stammactien bezahlt, macht von Rthlr. 2,200,000 — . . .	„	44,000.	—	—
Die verbleibenden	Rthlr.	15,447.	16.	2
werden zum Reservefond abgeführt.				
Der Reservefond wird, wie eben angeführt, hiernach mit Hinzurechnung des Werths der vorräthigen Unterlagshölzer, Schienen, Befestigungsmittel und Räder mit Achsen im Betrage von	„	41,167.	14.	9
am 1. Januar 1844 einen Activbestand von	Rthlr.	56,615.	—	11

erhalten, wozu noch künftig der obige anderweite Ueberschuß aus dem Baufond hinzutreten wird.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Die Eisenbahn von Berlin nach Stettin, welche bis den 16. August v. J. nur bis Angermünde im Betrieb war, ist nunmehr bis Stettin dem Verkehr übergeben. Die Geschäftsresultate sind den Actionären des Unternehmens am 30. Mai d. J. mitgetheilt worden, und entnehmen wir aus diesen Berichterstattungen die nachfolgenden Notizen.

Vom 1. Mai bis 15. August sind auf der Bahnstrecke Berlin-Angermünde 76,841 Personen befördert worden. Einschließlich des Transports der Equipagen und Extrazüge wurde damit eine Einnahme von Rthlr. 49,531. 11 Sgr. erzielt. Vom 16. August 1843 bis ultimo April d. J. wurden 173,613 Personen befördert, und incl. der Extrazüge dafür Rthlr. 160,221. 14 Sgr. 10 Pf. eingenommen. Während der theilweisen Benutzung der Bahn von Berlin bis Neustadt und Angermünde, in dem Zeitraume vom 1. August 1842 bis zum 15. August 1843 sind überhaupt befördert worden: 192,067 Personen, mithin täglich im Durchschnitt 506 Personen.

Seit der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Berlin-Stettin sind dagegen durchschnittlich täglich 670 Personen gefahren. Die Eröffnung der ganzen Bahn bis Stettin hat daher auf die Vermehrung der Frequenz einen recht ansehnlichen Einfluß ausgeübt. Wie wir in unserem vorjährigen Berichte mittheilten, betrug die Einnahme in dem Zeitraum, in welchem die Bahn auf der Strecke Bernau-Neustadt benutzt wurde, für jede einzelne Person durchschnittlich 15 Sgr. $3,_{2}$ Pf.

Diese Einnahme hat sich für den Zeitraum der Benutzung der halben Strecke Berlin-Angermünde auf 19 Sgr. $2,_{9}$ Pf., und gegenwärtig nach Vollendung der Bahn bis Stettin auf 27 Sgr. $6,_{8}$ Pf. erhöht.

Ueber Einnahme und Ausgabe des ganzen Jahres sind nur detaillirte Nachweisungen für den Zeitraum vom 16. August bis Ende December 1843, vom 1. Januar bis ultimo April 1844 aber in Summa angegeben worden.

Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben aus dem Bahn-Betriebe vom 16. August bis ultimo December 1843.

Einnahme.

		Rthlr.	Sgr.	Pf.
I.	An Bahngeld aus dem Personen- und Gütertransport . .	143,699.	15.	4
II.	Pacht und Miethe	631.	5.	—
III.	Zinsen nichts, und sind die nach der Rechnung vereinnahmten Rthlr. 16,080. 5 Sgr. und Rthlr. 1554. 3 Sgr. 6 Pf. bestehend in Zuschüssen des Baufonds, bei den betreffenden Ausgabetiteln abgerechnet.			
IV.	Insgemein	59.	10.	—
V.	Caution, welche von einigen Beamten in baarem Gelde bestellt worden, hier aber nicht in Aufrechnung kommt, 1600 Rthlr.			
	Summa der Einnahme	144,390.	—	4

Ausgabe.

		Rthlr.	Sgr.	Pf.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
I.	Besoldungen und Miethsentschädigung .	21,249.	6.	—			
	davon ab der Zuschuß aus dem Baufond pro 1. bis 15. August 1843 .	1,554.	3.	6.			
	Bleiben				19,695.	2.	6
II.	Bekleidung der Beamten				1,553.	24.	3
III.	Reisekosten und Diäten.				90.	5.	—
IV.	Gratificationen				125.	—	—
V.	Taglohn				5,090.	16.	3
VI.	Inspektionskosten und Druckerlohn				1,392.	29.	7
VII.	Postporto, Stempel und Gerichtskosten				51.	3.	7
VIII.	Schreibmaterial und Büreaubedürfnisse				596	22.	7
IX.	Feuerungs- und Erleuchtungsmaterial.				2,462.	14.	6
X.	Instandhaltung des Unterbaues				300.	24.	10
XI.	Instandhaltung des Oberbaues				7,807.	28.	10
XII.	Unterhaltung der Nebenanlagen				123.	2.	3
XIII.	Instandhaltung der Gebäude.				863.	12.	8
XIV.	Anschaffung und Unterhaltung der Geräthschaften und Utensilien				1,621.	23.	2
XV.	Anschaffung neuer Transportmittel.				4,262.	16.	9
XVI.	Kosten der Transportmittel.	47,310.	3.	10.			
	davon ab der Werth des ultimo 1843 im Bestande verbliebenen Materials	36,467.	16.	6.			
	also kamen nur in Ansatz				10,842.	17.	4
XVII.	Oeffentliche Grundabgaben				291.	24	1
XVIII.	Versicherungsprämie				361.	12.	6
XIX.	Dividende und Zinsen				15.	20.	—
	Uebertrag . . .				57,549.	—	8

		Rthlr.	Sgr.	Pf.
	Uebertrag	57,549.	—	8
Es sind außerdem zu zahlen:				
a) auf 13,620 Actien à 4 Rthlr. . . .	54,480. — —			
b) auf die Anleihe der 500,000 Rthlr.	9,687. 15. —			
c) für die noch im Umlauf stehenden Coupons von Interimsactien . .	272. 20. —			
	64,440. 5. —			
darauf hat der Baufond erstattet .	16,080. 5. —			
	bleiben nur	48,360.	—	—
XX. Amortisation.				
XXI. Insgemein		1,135.	29.	5
	Summa . . .	107,045.	—	1

Abschluß.

Die Einnahme beträgt	144,390.	—	4
Davon die Ausgabe	107,045.	—	1
Ueberschuß	37,315.	—	3

Es ergibt sich darnach ein Ueberschuß von Rthlr. 37,315. 3 Pf., der vornehmlich darin seinen Grund hat, daß in den ersten Monaten nach vollendetem Bau die laufenden Unterhaltungskosten unbedeutend gewesen sind, auch für das Jahr 1843 eine Rücklegung zum Reservefond nicht bewirkt ist. Der Verwaltungsrath ist der Ansicht, daß dieser Ueberschuß als besondere Dividende zur Zeit nicht zu vertheilen, derselbe vielmehr einstweilen für den Baufond zu reserviren sey.

Seit dem 1. Januar bis ultimo April 1844 betrugen

die Einnahmen . .	Rthlr. 104,206.	6 Sgr.	1 Pf.
die Ausgaben . . .	„ 41,055.	10 „	9 „
also Ueberschuß . .	Rthlr. 63,150.	25 Sgr.	4 Pf.

wovon jedoch pro rata temporis die Zinsen vom ersten Semester c. zu berichtigen sind, und noch die Niederlegung zum Reservefond nach dem mitgetheilten Etat zu bewirken ist.

In dem Verwaltungsberichte wird angeführt, daß nach den aufgestellten Etats zur Deckung der Ausgaben und einer Verzinsung von 4% des Anlage-Capitals, der Bahnunterhaltungskosten und der Beiträge zum Reservefond, jährlich aus der Personen- und Güter-Frequenz eine Einnahme von Rthlr. 410,263. 4 Sgr. 2 Pf. erforderlich sey.

Der laufende Dienst ergab nachstehende Details:

Von den Reisenden bedienten sich 2910 der ersten, 44,834 der zweiten und 125,869 der dritten Classe.

Mit der Eröffnung der Strecke Berlin-Stettin fand, weil die Einrichtungen auf dem Stettiner Bahnhofe noch nicht vollständig getroffen waren, der Transport der Güter noch nicht Statt. Derselbe wurde vielmehr noch einen Monat, und zwar bis zum 16. September 1843 ausgesetzt, von welchem Tage ab besondere Güterzüge zwischen Berlin und Stettin eingerichtet sind. Die Menge der seit dem 1. Mai bis 15. September 1843 zwischen Berlin und Angermünde transportirten Güter, incl. Passagiergepäck und Vieh, ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

			Einnahme.		
	Ctr.	Pfd.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
Monat Mai	37,330.	38.	3,805.	16.	5
„ Juni	30,937.	92.	3,158.	8.	—
„ Juli	28,334.	92.	2,686.	16.	3
„ August . . .	22,201.	100.	3,623.	10.	7
1. bis 15. September .	14,032.	60.	3,540.	28.	10
	132,837.	52.	16,814.	20.	1

Für den Ctr. sind also 3 Sgr. $9_{,56}$ Pf. eingenommen.

In dem Zeitraume vom 16. September p. bis ultimo April c. sind zwischen Berlin und Stettin befördert:

			Einnahme.		
	Ctr.	Pfd.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
16. bis 30. September 1843 .	17,898.	68.	4,449.	16.	11
October 1843.	48,936.	42.	11,227.	23.	2
November 1843	59,006.	100.	11,153.	8.	4
December 1843	59,949.	82.	11,485.	6.	—
Januar 1844	63,091.	28.	10,353.	10.	2
Februar 1844	55,494.	17.	9,531.	15.	2
März 1844	55,812.	32.	10,454.	25.	7
April 1844	58,892.	87.	10,883.	16.	—
	419,078.	16.	79,539.	1.	4

incl. Passagiergepäck, Equipagen und Vieh. Es sind danach für den Centner 5 Sgr. 8,33 Pf. eingenommen, und es hat somit die Vollendung der Bahn bis Stettin gleichfalls einen günstigen Einfluß auf den Güterverkehr, sowohl hinsichtlich der Menge der beförderten Güter, als der Höhe der dafür eingenommenen Fracht, ausgeübt.

Da der niedrigste Frachtsatz 7 Sgr. 6 Pf. pr. Ctr. für die ganze Strecke ist, so ergibt sich aus Obigem ferner, wie bedeutend auf dieser Bahn der Zwischenverkehr ist.

Der Verbrauch an Coaks hat sich im vergangenen Jahre gegen früher nicht wesentlich geändert. Es sind nämlich durchschnittlich mit Anheizen und Reservehaltung der Maschine 3 Scheffel pro Meile verbraucht worden. Dabei ist jedoch zu bemerken, daß die neueren Maschinen, sowohl aus der Fabrik des Herrn Borsig, als der Herren Sharp Roberts und Comp. resp. nur 2,5 und 2,8 Scheffel pro Meile consumirt haben. Um die Maschinenführer zu größerer Sparsamkeit anzuhalten, ist denselben seit dem 1. März c. Prämien von der Coaks-Ersparung bewilligt worden. Für jede Maschine ist nach den angestellten Beobachtungen über deren Materialienverbrauch ein Normalsatz angenommen, der für die englischen Maschinen durchschnittlich pro Meile 2,9 Scheffel, für die Maschinen aus der Fabrik des Herrn Borsig auf 2,6 Scheffel für die Personenzüge, und auf 0,3 Scheffel mehr für schwere Güterzüge festgestellt ist. Von dem hiervon ersparten Quanto werden dem Führer und Feuermann zusammen 10% in Gelde, den Scheffel Coaks zu 7 Sgr. gerechnet, als Prämie gezahlt. Die Coaks werden den Führern zugemessen, und die Qualität durch Gewicht geprüft. Bei dieser Einrichtung hat sich bereits eine ansehnliche Ersparung gezeigt, und es läßt dieselbe recht günstige Resultate erwarten.

Die Bereitung der Coaks geschieht hier und in Neustadt in 14 Oefen, die jedoch mehr Coaks liefern können, als für den jetzigen Betrieb erforderlich ist. Die Kosten der Coaksbereitung stellen sich mit Anrechnung aller Kosten auf etwa 7 Sgr. Die Meile hat daher bei einem Verbrauche von 3 Scheffel etwa 20 bis 21 Sgr. gekostet.

Der Locomotivdienst wurde mittelst 14 Maschinen ausgeführt, wovon 2 in den Werkstätten von Norris in Philadelphia, 6 bei Sharp Roberts und Comp. in Manchester und 8 von Borsig in Berlin angefertigt worden sind. Unter den letzteren befinden sich 3 achträderige Maschinen.

Zum Transport der Personen sind 61 verschiedene Wagen im Dienst, welche mit 135 Güter-, Gepäck-, Vieh- und sonstigen Wagen nebst 2 Schneepflügen, eine Zahl von 198 Wagen ausmachen.

Die Locomotiven durchliefen vom Mai 1843 bis Ende April 1844 43,289 Meilen.

Die Ausgaben bei dem Bau der Eisenbahn von Berlin nach Stettin bis zum 30. April 1844 betragen, wie die Uebersicht ausweißt, Rthlr. 3,705,128. 29 Sgr. 1 Pf.

Allgemeine

von den Ausgaben bei dem Bau der Eisenbahn von Berlin
bis zum 30.
mit Rücksicht auf die beschlossenen Mehrarbeiten und

Benennung der Arbeiten und Leistungen.	Nach dem ursprünglichen Anschlage soll verausgabt werden.			Bis zum 30. April 1844 ist verausgabt		
A. Zur Berlin-Stettiner Eisenbahn	ℛ︎	gr	₰	ℛ︎	gr	₰
Vorarbeiten	16,061	22	9	21,896	1	—
Directions- und Aufsichtskosten . . .	49,420	24	—	106,373	26	11
Grund- und Nutzungs-Entschädigung .	203,380	4	10	251,990	20	2
Erd-, Graben- und Ausradungsarbeit.	605,109	12	2	766,465	7	9
Befestigung der Böschungen	33,757	24	8	35,710	3	—
Unterirdische Strecken	12,400	—	—	—	—	—
Bau der Brücken und Durchlässe . .	174,631	9	4	188,046	28	6
Befestigung der Planums	98,257	24	—	76,385	16	1
Herstellung des Bahngestänges . . .	963,242	6	—	907,777	28	5
Wegübergänge.	11,328	22	9	8287	6	4
Bewegliche Schienen, Drehscheiben ꝛc.	7790	13	4	27,874	1	3
Einfriedigung der Bahn	21,853	24	6	8252	—	7
Gebäude	135,538	26	7	397,224	20	8
Maschinen	159,710	12	—	546,272	22	3
Insgemein	69,908	29	5	100,204	9	11
Rendantur-Gebühren	7556	4	8	7378	10	—
Zinsen des Anlagecapitals	154,051	9	—	173.561	11	9
B. Bau der Futtermauer nebst Brücke beim Schneckenthor	—	—	—	71,454	24	6
C. Betheiligung bei dem Actienvereine zum Bau der Neustadt-Freyenwalder Chaussee	—	—	—	10,000	—	—
Summa	2,724,000	—	—	3,705,128	29	1

Uebersicht

nach Stettin (einschließlich der Futtermauer an der Oder)

April 1844,

Abweichungen gegen den ursprünglichen Bauplan.

Zur Vollend. des Baues wird erforderlich sein			Summa der Baukosten nach der Ausführung.			Bemerkungen.
Thlr	gr	pf	Thlr	gr	pf	
—	—	—	21,896	1	—	
5500	—	—	111,873	26	11	Die noch zu zahlende Gratification des Herrn Baurath Neuhaus, sowie Diäten für Anfertigung des Revisions-Anschlags.
33,725	—	—	285,715	20	2	Hier sind Rthlr. 12,500. für wieder veräußerte Grundstücke in Abrechnung gebracht. Die noch schwebenden Grundentschädigungs-Beträge und Canons-Ablösungen erfordern die nebenstehende Summe.
260	—	—	766,725	7	9	
560	—	—	36,270	3	—	Die gänzliche Vollendung der Bauwerke wird die nebenstehenden Summen erfordern.
—	—	—	—		—	
2075	—	—	190,121	28	6	
—	—	—	76,385	16	1	
—	—	—	907,777	28	5	Hier sind Rthlr. 44,254. 8 Sgr. 10 Pf. Einnahme für verunglückte Schienenladungen und andere veräußerte Abgänge abgesetzt.
30	—	—	8317	6	4	
—	—	—	27,874	1	3	
145	—	—	8397	—	7	
25,685	—	—	422,909	20	8	Der Bau der Reparaturwerkstätte nebst Maschinenhaus auf dem Stettiner Bahnhofe, so wie die Einfriedigung der Bahnhoflage ist noch zu bewirken.
800	—	—	547,072	22	3	Die noch erforderliche Summe ist für Wagenremisen ausgesetzt.
1050	—	—	101,254	9	11	
—	—	—	7378	10	—	
—	—	—	173,561	11	9	Hier sind Rthlr. 29,027. 7 Sgr, 10 Pf. abgesetzt, welche durch zinsbare Anlegung des Kassenbestandes erhoben sind.
13,802	—	—	85,256	24	6	Hier ist der bisher erhobene Beitrag der Stadt Stettin mit Rthlr. 30,000 in Abrechnung gebracht.
—	—	—	10,000	—	—	Außer den vorstehend bereits abgerechneten Einnahmen sind bei dem Baufonds noch eingekommen oder zu gewärtigen:
83,632	—	—	3,788,760	29	1	

1) Ueberschuß aus der Benutzung der Bahn bis zur Eröffnung . . 59,082 Rthlr. 11 Sgr. 5 Pf.
2) Conventionalstrafe von Actionären . . 10,520 „ 12 „ — „
3) Beitrag der Stadt Stettin zum Bau der Futtermauer u. Brücke a. d. Oder 14,000 „ — „ — „

Summa 83,602 Rthlr. 23 Sgr. 5 Pf.

wodurch die zur Vollendung der Bahn noch erforderte Summe bis auf die geringe Differenz von Rthlr. 29. 6 Sgr. 7 Pf. gedeckt ist.

Oberschlesische Eisenbahn.

(Breslau bis Oppeln 10¾ Meilen lang.)

Die Betriebsrechnung für die Zeit vom 22. Mai 1842 bis ultimo December 1843 enthält ausführliche Nachweisnngen über den Geschäftsverkehr auf der Oberschlesischen Eisenbahn.

Die Einnahmen während dieser Zeit betrugen Rthlr. 193,636 16 Sgr. 2 Pf. Da die Ausgaben sich auf Rthlr. 181,269. 26 Sgr. 3 Pf. beliefen, so verblieb ein Ueberschuß von Rthlr. 12,366. 19 Sgr. 11 Pf.

Einnahmen.

Personengeld: 374,278 Reisende	Rthlr.	155,235.	10.	4
Gepäckscheingeld und Ueberfracht	"	4,685.	9.	2
Für den Transport von Hunden, Pferden und andern Thieren	"	632.	3.	8
Für den Transport von Equipagen . . .	"	2,816.	15.	—
Güterfracht nach Abzug der Ab= und Anfuhrlohne.	"	20,398.	3.	4
Lagermiethe	"	18.	28.	1
Pachten und Miethen	"	3,964.	4.	5
Für extraordinäre Leistungen.	"	729.	28.	4
Ueberschuß an berechneten, aber nicht verausgabten Generalkosten in den Anstalten	"	5,156.	3.	10
	Rthlr.	193,636.	16.	2

Ausgaben.

Unterhaltung der Bahn	Rthlr.	20,150.	14.	5
" der Gebäude und Feuerassekuranz	"	2,376.	26.	8
" der Maschinen	"	10,163.	17.	3
" der Wagen	"	4,037.	2.	10
Specielle Betriebskosten	"	8,534.	16.	10
Brennmaterial für die Maschinen	"	17,885.	12.	2
Gehalte und Diäten	"	41,149.	8.	11
Uebertrag . . .	Rthlr.	104.297.	9.	1

Uebertrag . . .	Rthlr.	104,297.	9.	1
Allgemeine Betriebskosten	"	1,289.	9.	5
Bekleidung der uniformirten Beamten . . .	"	1,254.	26.	5
Kosten des Centralbüreaus	"	157.	20.	9
Unterhaltung der Wasserkrähne und Pumpen ꝛc.	"	170.	9.	11
Zinsen nach Maasgabe der verschiedenen Betriebsabschnitte	"	74,100.	10.	8
	Rthlr.	181,269.	26.	3

Da unter den Ausgaben bereits eine Verzinsung des Actien-Capitals inbegriffen ist, so vertheilt sich der Ueberschuß mit 25 Sgr. 11 Pf. als Dividende, oder berechnet nach Jahresdividende und Zinsen Rthlr. 4. 24 Sgr. 3 Pf. für die Actie von 100 Thaler.

Von den 374,278 beförderten Reisenden benutzten 5,450 die erste, 56,787 die zweite und 312,041 die dritte Classe.

Durchschnittlich gerechnet hat der Transport jedes Reisenden pr. Meile 3 Sgr. eingetragen.

Im Dienste waren 8 Locomotive, 4 Personenwagen erster Classe, 12 dergleichen zweiter Classe, 14 bedeckte Personenwagen dritter Classe mit Bremsen, 27 unbedeckte Wagen dritter Classe; 10 Gepäckwagen; 70 Güter- und Güter-Equipage-Wagen, 2 Pferdewagen, 2 Viehwagen und 3 Schneepflüge. Außerdem sind noch zum Dienst auf der Bahn 6 Erdtransport- und 4 Postgüterwagen.

Die Maschinen durchliefen 26,457 Meilen, und erforderten $3002^5/_8$ Klafter Eichen-, Stock- und Birkenholz, 223 Körbe Coaks, 14,667 Pfd. Baumöl, 79 Pfd. Hanf und $2674^1/_2$ Pfd. Talg.

Die detaillirten Unkosten für den Locomotivdienst ergeben sich aus der umstehenden Tabelle.

Unkosten für den Lokomotivdienst.

Maschine	Holz			Baumöl			Hanf und Talg			Reparatur			Gehalt der Maschinisten			Putzerlohn			Diverse Ausgaben			Summa			Durchlaufene Meilen
	Thlr	sgr	pf	Thlr	sgr	pf	Thlr	sgr	pf	Thlr	sgr	pf	Thlr	sgr	pf	Thlr	sgr	pf	Thlr	sgr	pf	Thlr	sgr	pf	
Silesia	2633	21	1	475	16	7	72	6	2	418	6	11	489	8	2	435	27	8	128	23	8	4653	19	3	4270
Breslau	3530	16	5	617	„	11	92	25	4	914	18	9	693	12	10	532	4	1	132	10	11	6512	29	3	5912,5
Ohlau	3911	6	1	636	24	6	88	24	3	708	7	4	725	9	5	599	7	„	184	10	10	6853	29	5	6303,5
Brieg	709	4	2	92	21	7	51	9	1	482	17	4	110	7	10	78	15	1	24	25	6	1549	10	7	853
Loewen	2228	23	6	236	„	10	39	18	11	282	23	5	367	„	9	283	19	7	112	—	4	3549	27	4	2856,5
Oppeln	2234	21	4	248	29	7	58	17	5	423	4	11	312	2	2	247	1	6	102	13	9	3627	„	8	2894
Oels	2217	11	—	248	27	8	50	28	10	450	11	„	328	9	10	259	8	2	117	26	1	3673	2	7	2770,5
Borussia	419	28	7	60	8	8	8	3	11	47	18	8	96	1	2	80	15	„	38	5	6	750	21	6	597
	17885	12	2	2616	10	4	462	13	11	3727	18	4	3121	22	2	2516	8	1	840	26	7	31170	21	7	26457
oder pro Meile . .	„	20	3	„	3	„	„	„	6	„	4	2	„	3	7	„	2	10	„	„	11	1	5	4	

Da die Oberschlesische Eisenbahn noch nicht lange dem Verkehr übergeben ist, so lassen sich Vergleichungen des Brennmaterials, der Reparaturen an Locomotiven, Wagen und sonstige Erfordernisse, auf die Meile berechnet, nicht wohl als einen Maasstab zur Vergleichung anderer und längere Zeit schon bestehender Bahnen annehmen, vielmehr muß die Erfahrung mehrerer Jahre abgewartet werden, um ein sicheres Resultat daraus zu folgern.

Die am 29. Mai v. J. eröffnete Bahnstrecke von **Brieg** nach **Oppeln** hat von dem schließlich veranschlagten Bau-Kostenaufwande von Rthlr. 1,800,000 bis zum 31. December v. J. nur Rthlr. 1,782,972 19 Sgr. 6 Pf. in Anspruch genommen, so daß am 1. Januar 1844 noch ein Bau-Kostenbetrag von Rthlr. 17,027. 10. 6. übrig war, welcher für Neubauten, Anschaffungen von Betriebsmaterial ꝛc. verwendet werden soll.

Die Fortsetzung der Oberschlesischen Eisenbahn von Oppeln bis zur Landesgrenze ist in Folge der vom Staate mittelbar und unmittelbar gewährten Zinsen-Garantie von $3^1/_2$% nunmehr fest begründet.

Die Eisenbahn Freiburg-Schweidnitz, welche am 29. October eröffnet wurde, und eine Zweigbahn der Schlesischen ist, hat im Monat November und December 1843 36,103 Personen befördert, 1772 Ctr. diverses Gut transportirt, und Rthlr. 21,897. 29 Sgr. vereinnahmt.

Die Gesammteinnahme bis 1. April 1844 belief sich auf Rthlr. 31,609 und kommen Rthlr. 24.949 auf den Personen- und Rthlr. 4272 auf den Gütertransport. Der Rest theilt sich in Passagiergepäck-Ueberfracht, Vieh- und Equipagentransport. — Die Ausgaben betrugen Rthlr. 28,571. Ende März waren für den Bau der Bahn Rthlr. 1,668,911$^2/_3$ bereits verausgabt, und waren von dem ganzen Baukapital (Rthlr. 1,900,000) noch 237,088$^1/_3$ Rthlr. disponibel. Die Zug- und Transportkräfte sollen im Monat August aus 9 Locomotiven und 120 Personenwagen bestehen. Hinsichtlich der Zweigbahn von **Königzelt** (Jauernick) nach **Schweidnitz** bestehen noch einige Differenzen mit der Festungsbehörde in Schweidnitz, welche aber bald eine genügende Erledigung finden werden.

Oesterreichische Eisenbahnen.

Die Kaiser=Ferdinands=Nordbahn hat im Jahr 1843 einen stärkeren Verkehr gehabt als im Jahr 1842. Mittelst 7214 verschiedenen Fahrten, welche 86,349 $^{35}/_{40}$ Meilen durchliefen, wurden 661220 Reisende befördert, 1,800,419 Ctr. Frachtgüter und 370,342 Ctr. in eigener Regie (franco) transportirt.

Die Brutto=Einnahme für die Hauptbahn und die Stockerauer Flügelbahn belief sich auf . . . . fl. 1,539071. 28.
an anderweitigen Empfangsposten . . . . . . „ 11,726. 3.

Summe aller Einnahmen fl. 1,550,797. 31.

Die Total=Ausgaben betragen pro 1843 (incl. der 10% Quote, welche jährlich zur Erhaltung der Locomotiven, Wagenburg und sonstigen Utensilien, nach deren Anschaffungskosten in Ausgabe gestellt wird) fl. 802,610. 35., was gegen die Brutto=Einnahme gestellt, eine Ausgabe von 51 $^{3}/_{4}$% ausweißt, sich aber verringert, wenn man bei den Ausgaben eine ersparte Summe von fl. 44,510. 57., welche dem Reserve=Fonds überwiesen wurde, in Abzug bringt.

Werden die Ausgaben von den Einnahmen abgezogen, so verbleibt ein reines Betriebs=Ergebniß von . . . . . . fl. 748,186. 56.

Hiervon gehen ab:

a. für Zinsen des Anlehens vom Jahre 1844 pr. fl. 1,400,000 à 5% . . fl. 70,000. —
b. für die auf dieses Jahr fallende Tilgungs=Quote „ 7,823. —
c. 5% Interessen der schwebenden Schuld . . . . „ 35,437. 30

Zusammen fl. 113,260. 30.

bleiben zur Vertheilung als Dividende für das Jahr 1843 . . . . fl. 634,926. 26.
was eine Verzinsung des Fundations= und Betriebs=Capitals von 4 $^{1}/_{2}$% und einen Ueberschuß von fl. 426. 26. ausweiset.

Dieser Ueberschuß mit	. . . .	fl.	426. 26.
zuzüglich der in die Reserve-Fonds hinterlegten	. .	„	44,510. 57.
ferner der zurückgelegten Tilgungs-Quote pr.	. .	„	7,823. —
	in Summa	fl.	52,760. 23.

bilden weitere $^3/_8\%$ des Actien-Capitals, welches sich sonach in diesem Jahre mit $4^7/_8\%$ verzinset hat.

In Folge der in der X. General-Versammlung festgesetzten Bestimmung wurden bereits 3% Zinsen im Betrage von fl. 423,000. ausbezahlt, wonach zur weiteren Vertheilung als Super-Dividende pr. 31. December 1843 noch fl. 211,926. 26. erübrigen.

Gehet man in die Details dieses Unternehmens und dessen Betriebs-Verhältnisse pr. 1843 ein, so ergeben sich Wahrnehmungen, welche einen geregelten Geschäftsgang und eine umsichtige Administration erkennen lassen.

Die Einnahmen aus dem Bahnbetrieb pr. 1842 und 1843 vergleichen sich nachstehendermaßen:

Im Jahr 1842 wurden auf der Bahn transportirt:

303,044	Personen in der Hauptbahn pr. fl.	616,063. 13 kr.	
319,621	Personen in der Stockerauer Bahn pr. . . . . „	139,106. 47 „	
622,665	Personen.		
1,361,712	Centner Waaren in der Hauptbahn pr. . . . . „	491,917. 50 „	
124,882	Ctnr. Waaren in d. Stockerauer Bahn pr. . . . . „	9,082. 40 „	
1,486,594	Centner	Zusammen	fl. 1,256,170. 30 kr.

Im Jahr 1843 belief sich die Gesammt-Frequenz auf:

333,093	Personen in der Hauptbahn pr. fl.	691,448. 25 kr.	
328,127	Personen in der Stockerauer Bahn pr. . . . . „	141,098, 19 „	
661,220	Personen.		
1,617,640	Centner Waaren in der Haupt-Bahn pr. . . . . „	693,530. 24 „	
182,779	Ctnr. Waaren in d. Stockerauer Bahn pr. . . . . „	12,994. 20 „	
1,800,419	Centner.	Zusammen	fl. 1,539,071. 28 kr.
		Hierzu diverse andere Einnahmen	„ 11,726. 3 „
		Summa aller Einnahmen pro 1843	fl. 1,550,797. 31 kr.

Die Gesammtausgaben für das Jahr 1843 fallen in 4 Haupt=Rubriken:

a. Brennmaterialkosten.

Bahnstrecke.	Fahrten.		An Brennmateriale verwendet und zwar								Kosten=Betrag.	
	deren Anzahl	zurückgelegte Meilen.	An Schmied=kohlen	An Stück=kohlen	An Coaks.	An ange=brannten Koh=len und Coaks.	An Holzkohlen	An Oelkuchen	An hartem	An weichem		
			Pfunde						36″ Brennholz in Klaftern.		fl.	kr.
Hauptbahn sammt dem Brün=ner= und Olmutzer=Flügel für die Lokomotivheizung	5,134	72,216 $\frac{23}{40}$		1,918,055	1,363,250	7,600 C.			5,593 $\frac{10}{16}$	8,891 $\frac{5}{16}$	120,230	22
Hiezu für das Vorwärmen des Wassers zum Speisen d. Lokomotiven, Beheizung d. Stationsgebäude, Wächterhäuser, dann f. Feldschmieden			950	588,450	324,741	705,920 C. 129 K.	1,700	173,795	261 $\frac{10}{16}$	g 1. 515 $\frac{2}{16}$	14,942	10
Stockerauer=Bahn.												
Für die Lokomotiv=Heizung . .	,080	14,134 $\frac{12}{40}$							336 $\frac{8}{16}$	1,715 $\frac{11}{16}$	18,789	40
Hiezu für die übrigen Betriebs=zwecke				18,950	8,700			42,890	25 $\frac{5}{16}$	73	1,567	54
In Summa . . .	7,214	86,349 $\frac{35}{40}$	950	2,525,455	1,696,691	713,520 C. 129 K.	1,700	216,685	6,217 $\frac{1}{16}$	g 1. 11,195 $\frac{2}{16}$	155,530	6

b. Zugförderungskosten.

Gegenstände der Ausgaben.	Betrag der Ausgaben					
	für die Hauptbahn, die Brünn- und Olmützer Flügelbahn.		für die Stockerauer Bahn.		Zusammen für beide Bahnabtheilungen.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Gehalte der Werkstätte-Verwaltung incl. der Oberwerkführer und Wagenmeister	6745	6	1135	10	7880	16
Gehalte der Maschinenführer .	16411	22	2569	22	18980	44
Löhnungen der Heizer, Maschinenputzer, Tenderwache . . .	16634	51	2604	22	19239	13
Löhnungen der Wagenputzer, Wagenschieber und Handlanger .	14272	38½	2155	23	16428	1½
Löhnungen der Wasserschöpfer .	10153	3	989	11	11142	14
Verbrauch von 16,536 Pfund Baumöl, 12,307 Pfd. Wagenschmiere						
Verbrauch von 4754 Pfd. Unschlitt, ebenfalls zu Schmiere . . .	8542	29	1337	25	9879	54
Verbrauch von 1273 Pfd. Seife						
Verbrauch von Werg und Hanf .						
Remunerationen, Zehrgelder, diverse Spesen und Anschaffungen	4067	35½	636	48	4704	23½
Quote à 10% von den Anschaffungskosten für Lokomotive und Wagen auf deren Erhaltung .	131950	26	20658	18	152608	44
Zusammen . . .	208777	31	32085	59	240863	30

c. Bahnunterhaltungs - Kosten.

Objecte für welche die Auslagen stattfanden.	Betrag der Auslagen für die Hauptbahn, die Brünn- und Olmützer Flügelbahn fl.	kr.	für die Stockerauer Bahn fl.	kr.	für beide Bahn-Abtheilungen zusammen fl.	kr.
Unterbau, und zwar:						
für Gehalte, Löhnungen, Bauobjekte, Erdarbeiten, Einzäunungen der Bahn . .	25380	45	619	46	26000	31
Oberbau.						
Für Gehalte der Bahnaufseher, Löhnungen der Vorarbeiter und Arbeiter bei den Reparaturen, Anschaffungen von Oberbau-Materialien, Reparatur der Werkzeuge . .	65674	56	4205	40	69880	36
Gebäude.						
Für die Erhaltung der Stationsgebäude, Wächterhäuser, Brunnen, Wasserleitungen, Wasseraufnahme-Apparate, Coaks-Anstalten	30937	23	971	53	31909	16
Zusammen . . .	121939	4	5797	19	127790	23
Hiezu die Assekuranz-Quote von den Baukosten der Gebäude .	2526	17	395	31	2921	48
in Summa . . .	124519	21	6192	50	130712	11

d. Allgemeine Regiekosten.

Benennung der Ausgabs-Rubrik.	Betrag der Ausgaben					
	für die Hauptbahn, Brünn und Olmützer Flügelbahn.		für die Stockerauer Bahn.		für beide Bahn-Abtheilungen zusammen.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Technische Regie.						
Gehalte des General-Inspectorats, der Ingenieurs und Assistenten	22451	35	860	—	23311	35
Löhnungen der Bahnwächter . .	34318	—	3045	—	37363	—
Löhnungen der Bahnwächter-Gehülfen, Stations- und Feuerwächter, Wasserschöpfer . . .	30459	10	2967	34	33426	44
Verbrauch an Beleuchtungsmaterialien	6259	17	979	57	7239	14
An Grund- und Häusersteuern und Stempelgebühren . . .	8137	29	61	27	8198	56
Diverse kleine Betriebsspesen und Canzleiunkosten	3701	—	246	20	3947	20
Werthsverminderung des Mobiliarstandes	8797	21	1377	19	10174	40
Equipirung des Stationspersonals und der Bahnwächter. .	3924	20	615	44	4540	4
Regie der Expedite.						
Gehalte der Expeditoren, Canzlisten, Conducteure, Packmeister	26591	24	3554	44	30146	8
Gehalte der Spediteure, Magazinäre und Gehülfen. . . .	7445	—	300	—	7745	—
Löhnungen der Packer und Magazinsarbeiter	31784	25	1067	24	32851	49
Lithographien und Druckkosten .	6152	6	963	10	7115	16
Equipirung der Conducteure und Packmeister	2218	38	347	20	2565	58
Magazinsauslagen und diverse kleine Spesen	1704	17	183	55	1888	12
Provisionen an Güter-Aufgeber und Entschädigungen. . . .	29425	54	—	—	29425	54
Erhaltung der Communication bei Elementar-Ereignissen. .	4684	36	123	31	4808	7
Regie der Centraladministration	30756	51	—	—	30756	51
Zusammen . . .	258811	23	16693	25	275504	48

Zusammenstellung der Ausgaben.

a.	Brennmaterial-Kosten	fl.	155530. 6.
b.	Zugförderungs-Kosten	„	240863. 30.
c.	Bahnunterhaltungs-Kosten	„	130712. 11.
d.	Allgemeine Regie-Kosten	„	275504. 48.
	Summa	fl.	802610. 35.

Die wirklich verausgabten Unterhaltungskosten pro 1843 für Locomotive, Tender und Wagen betrugen:

Locomotive			fl. 56,527. 13
Tender			„ 5,028. 51
Wagen	Reparatur	fl. 45,774. 27.	„ 54,971. 16
	neue Herstellung	„ 9,196. 49.	
		in Summa	fl. 116,527. 20

Im Dienste befanden sich 42 Locomotive, welche in der Regel mit Holz geheizt wurden. Die Wagenburg bestand ultimo December 1843 aus: 1 Hofwagen, 1 Salonwagen, 14 Personenwagen I. Classe, 52 desgleichen II. Classe, 52 desgleichen III. Classe, und 9 Personenwagen gemischter Classen, zusammen 129 Personenwagen mit 2917 Plätzen. Ferner 489 diverse Wagen zum Transport von Equipagen, Pferden, Kaufmannsgütern, Kohlen, Holz ꝛc. Verbraucht wurden für den Locomotivdienst 191[illegible]055 ℔ Kohlen, 1363250 ℔ Coaks, und 7600 ℔ angebrannte Coaks und Kohlen, so wie ferner 5930^2 Klafter hartes und 10607 Klafter weiches 36 Zoll langes Holz.

Die Unterhaltungskosten der Locomotive betrugen pr. Meile Fahrt $39^3/_{10}$ kr., der Tender $3^1/_2$ kr. und der Wagen $38^2/_{10}$ kr.

Die administrativen Regiekosten belasten eine Fahrtmeile im Jahre 1843 mit fl. 2. 51 kr., im Jahre 1842 mit fl. 3. $1^1/_2$., so daß auch hier eine Ermäßigung der Kosten von $10^1/_2$ kr. pr. Meile sich ergibt.

Die Kosten für eine Meile Fahrt sind aus der folgenden Tabelle zu ersehen.

Gesammt-Kosten für eine Meile Fahrt pro 1843.	Hauptbahn.		Stockerauer-Bahn.		Im Durchschnitt für beide Abtheilungen.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
An Auslagen für Brennmaterial . .	1	52 $\frac{2}{10}$	1	26 $\frac{4}{10}$	1	48
Anderweitige Zugförderungskosten . .	2	53 $\frac{4}{10}$	2	16 $\frac{2}{10}$	2	47 $\frac{3}{10}$
An Bahn Unter- und Oberbau- dann Gebäude-Erhaltungskosten	1	43 $\frac{4}{10}$		26 $\frac{3}{10}$	1	31
An technischen, Expedits- und Central-Administrations-Spesen	3	35 $\frac{2}{10}$	1	10 $\frac{9}{10}$	3	11 $\frac{4}{10}$
Zusammen . . .	10	4 $\frac{2}{10}$	5	19 $\frac{9}{10}$	9	17 $\frac{7}{10}$

Die nach den verschiedenen Richtungen beförderten Frachten, welche ein Gesammt-Gewicht von 1,800,419 Centner hatten, theilen sich in mehrere Gegenstände. Mit den Personentransporten wurden befördert 14084 Ctr. Eilgut, 18731 Ctr. Reisegepäck-Ueberfracht, 1277 Equipagen, 507 beladene Eilgüterwagen, 293 Pferde, 1500 Hunde, 405 Kühe und 219 Kälber. Mit den Güterzügen, resp. Lasten-Transporten wurden befördert 7846 Ochsen, 30 Stiere, 358 Kühe, 2258 lebende und 2901 todte Kälber, 69,353 fette und magere Schweine, 736 Schaafe, 78 Wildschweine, 346 Hirsche, 547 Rehe, 37018 Haasen, 36 Pferde, 120 Equipagen, 2191 beladene und 4 unbeladene Güterwagen und 4 Feuerspritzen.

Die Einnahmen und Ausgaben für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Mai 1836 bis incl. 31. December 1843 betragen laut umstehendem Rechnungsabschluß fl. 16,922,689. 1 kr.

Die Verlängerung der Bahn durch den Weiterbau von Leipnick bis Oderberg, wozu die erforderlichen Fonds von $3^1/_2$ bis 4 Millionen Gulden von Herrn Baron Salomon von Rothschild auf sehr ehrende Weise vorgeschossen worden sind, wird nun bald zur Ausführung kommen, und dem Unternehmen um so gewisser große Vortheile zuführen, da von Seite Preußens ebenfalls dahin gestrebt wird, die Oberschlesische Eisenbahn, von Oppeln bis zur Landesgrenze bei Oderberg so rasch als nur möglich ausführen zu lassen.

Haupt=Uebersicht

der Gesammt=Einnahmen und Ausgaben vom 1. Mai 1836 bis incl. 31. December 1843.

	fl.	kr.	fl.	kr.
Einnahmen.				
Actien=Capital=Conto			14,000,000	—
Actien=Capital=Zuschuß=Conto			13,025	—
Obligations=Conto der Anleihe von 1841			1,400,000	—
Wechsel=Conto			776,915	45
Vorschuß=Zinsen Conto			141,405	18
Gebühren=Conto			43,95	24
Bahnbetriebs=Conto pro 1843.				
Wien=Brünner und Hauptbahn.				
Saldo pr. Super=Dividende pro 1843 .			211,926	26
Stockerauer Flügelbahn			79,635	33
Saldi pr 31. December 1843				
pr. Dividenden=Conto pro 1842 . . .	520			
" " " " 1843 . . .	215,200			
pr Obligations=Verzinsungs=Conto . .	6010			
pr 9 Creditoren	40753	32	262,483	32
pr Cautions=Conto			32,902	3
			16,922,689	1
Ausgaben.				
I. Die technische Section betreffend.				
a. Vorauslagen=Conto	12,652	50		
b. Erhebungs= und Project=Verfassungs=Conto	108,543	42		
c. Für den Bahn=Unterbau	4,724,009	39		
d. Für den Bau der beiden Donaubrücken und deren Versicherung	114,671	4		
e. Für den Bahn=Oberbau	5,679,043	33		
f. Für Gebäude nebst Mobiliarstand .	1,573,401	39		
g. Für den Fahr fundus instructus . .	1,437,175	9		
h. Für Vorauslagen pr. Bahnbetrieb .	69,604	4	13,719,101	40
II. Für die administrative Section .			182,309	5
III. Baukosten der Stockerauer Flügelbahn			1,125,021	40
IV. Actien=Capital=Verzinsungs=Conto			1,284,691	50
V. Inventar=Stand			480,598	43
für die pr. 31. December noch ausständigen und unabgerechneten Buch=Saldi pr.			87,044	48
die pr. Cautions=Conto in Eingang gestellten und in der Haupt=Cassa als Depot erliegenden diversen Cautions=Leistungen			43,921	15
			16,922,689	1

Wien-Gloggnitzer Eisenbahn.

Die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn hat im Jahr 1843 von allen deutschen Bahnen den stärksten Personen-Verkehr gehabt.

Vom 1. Januar bis Ende December 1843 fanden 6428 regelmäßige Fahrten mit sogenannten Personen-Trains statt, welche 40,258 Nutzmeilen zurücklegten und 1,179,245 Personen beförderten. Außerdem wurden mit 1435 Frachten-Trains (welche 14,143 Nutzmeilen zurücklegten) 1,204220 Ctr. Güter, 772 Equipagen, 3260 Thiere 2c. transportirt. Berechnet man die Personen-Einnahme auf den Kopf, so ergibt sich für jede Person 31$^{6}/_{10}$ kr., und eine durchschnittliche Tagesfrequenz von 3231 Personen, mit einer Geldeinnahme von fl. 1700. 57 kr.

Die Total-Summe der Einnahmen belief sich auf fl. 855,364. 11. und zerfällt in nachstehende Rubriken:

1. Personentransport	„	620,848. 50.
2. Aus dem Frachtverkehr, abzüglich von fl. 37698. 50 kr. an die verschiedenen Speditionshäuser bezahlte Provision und des Fuhrlohns von den Bahnhöfen zu den Zollämtern	„	176,968. 51.
3. 772 Equipagen und 3260 Thiere . . .	„	11,074. 17.
4. Einnahmen für Omnibus, Vermiethungen, Grundstücke 2c.	„	46,472. 13.
	fl.	855,364. 11.

Die Totalsumme der Betriebsspesen stellt sich auf fl. 411,829. 26 kr. und zertheilt sich folgendermaßen:

I. Regiekosten des Aufsichtspersonals und zwar:

a) Besoldungen der Sections-Ingenieure, Assistenten und Aufseher, Magazineure, Schreiber 2c.	fl.	12,723.	— kr.
b) Löhnungen der Stations-, Bahn- und Nachtwächter . .	„	22,937.	10 „
c) Löhnungen der Handlanger zum Dienste auf den Bahnhöfen, zum Ordnen der Züge, Reinigen der Stationsplätze 2c.	„	10,912.	3 „
Uebertrag . . .	fl.	46,572.	13 kr.

Uebertrag . . .	fl.	46,572. 13 kr.
d) Löhnungen der Lampisten, Brennöl und Fackeln zur Beleuchtung der Stationsplätze, Wartesäle, Kassen, Heizung der Localitäten, Reparaturen an Laternen, Lampen ꝛc.	„	6,025. 19 „
e) Anschaffung von Schreibmaterialien, Lithographien, Büchern ꝛc.	„	660. 59 „
f) Kommissions-Kosten	„	119. 42 „
g) Anschaffung und Reparaturen der Requisiten und des Mobiliars	„	452. 16 „
h) Grund- und Häusersteuern, so wie Taxen	„	2,936. 30 „
i) Diverse Auslagen	„	612. — „
Summe	fl.	57,378. 59 kr.

II. Regiekosten der Stationskassen, Expedite, Speditions-Bureaux und Magazine.

a) Besoldungen des Haupt-Expeditors, der Expedienten, Stations-Kassiere, Adjuncten, Kassediener, ꝛc.	fl.	14,691. 46 kr.
b) Besoldungen der Spediteure, Magazineure und Gehilfen beim Gepäcks- und Frachten-Transporte	„	7,876. 38 „
c) Besoldungen der Oberconducteure und Conducteure bei der Personen-Beförderung sammt Uniformirung	„	11,172. 52 „
d) Löhnungen der Packmeister, Packer, Wieger, Träger, Auf- und Ablader beim Frachtentransporte	„	14,845. 28 „
e) Löhnungen der Portiere, Thürsteher und Glockenzieher sammt Bekleidung	„	3,440. 6 „
f) Fahrbillets und Stempelgeräthe	„	1,261. 20 „
g) Druckkosten, Bücher, Journale, Buchbinder-Arbeit, Schreib-Materialien, Porti, Heizung	„	4,016. 57 „
h) Spesen beim Herablassen der Frachten vom Wiener-Bahnhofe	„	1,423. 49 „
i) Mauth-Spesen, Decorte	„	719. 27 „
k) Miethe des Speditions-Bureau in der Stadt Wien und Auslagen desselben für den Transport des Gepäckes und der Eilgüter, Kanzlei-Spesen ꝛc.	„	630. 7 „
l) Magazins-Werkzeuge, Deckzeug und diverse Auslagen .	„	1,095. 58 „
m) Militär und Polizei auf den Bahnhöfen	„	1,334. 33 „
Zusammen	fl.	62,509. 1 kr.

III. Regiekosten des Central-Büreau.

a) Besoldungen und Diäten des Vorstehers und Personales .	fl.	9,204. 10 kr.
b) Reise-Auslagen und Fahrgelegenheiten	„	965 — „
c) Druckkosten, Bücher, Buchbinder-Arbeit, Schreib-Materialien, Porti, Licht, Heizung ꝛc.	„	2,327. 28 „
d) Kundmachungen, Zeitungen, Insertionen, Taxen, Verbreitung der Annoncen ꝛc.	„	3,541. 40 „
Zusammen	fl.	16,038. 18 kr.

Die Summe der so eben angeführten drei Abtheilungen der Regiekosten beträgt . . . . fl. 135,926. 18 kr.

IV. Conservation der Bahn und zwar:

a)	Ausgaben für die Erhaltung des Unterbaues	fl. 21,898.	— kr.
b)	„ „ Zufahrtsstraßen, Pflanzungen &c.	„ 2,176.	31 „
c)	„ „ die Erhaltung des Oberbaues	„ 7,832.	5 „
d)	„ beim Reinigen der Bahn von Schnee und Eis .	„ 784.	25 „
	Zusammen	fl. 32,691.	1 kr.

V. Conservation der Gebäude.

a)	Reparaturen bei Stationsgebäuden	fl. 5,090.	49 kr.
b)	„ „ Wächterhäusern	„ 466.	41 „
c)	„ „ Wasser-Stationen sammt Erhaltung der Reservoirs und Wärmekessel, Wasserleitungen, Kraniche, Brunnen &c.	„ 1,218.	41 „
d)	Reparaturen bei den Hausbrunnen	„ 866.	4 „
e)	Assekuranzen	„ 255.	18 „
	Zusammen	fl. 7,897.	33 kr.

Hierbei bleibt nur zu bemerken, daß die Bahn und Gebäude im vollkommen guten Stande erhalten wurden, und daß die Conservations-Auslagen ungeachtet der vermehrten Benützung der Bahn nicht zugenommen haben.

VI. Locomotiv- und Wagen-Departement.

a)	Wasserpumpen sammt Zufuhr und Kohlen zum Vorwärmen	fl. 12,765.	50 kr.
b)	Brennholz für Locomotive sammt Transport und Schneiden &c.	„ 117,025.	11 „
c)	Oel und Schmiere	„ 6,295.	43 „
d)	Lohn der Führer, Lehrlinge und Heitzer sammt Gratificationen	„ 21,897.	7 „
e)	Ausgaben für die Instandhaltung der Locomotive und Tender sammt Materiale	„ 43,206.	17 „
f)	Diverse Unkosten	„ 1,462.	23 „
g)	Für das Schmieren der Personen- und Frachtwagen . .	„ 5,393.	39 „
h)	Auslagen für die Instandhaltung der Personen- und Frachtwagen sammt Materiale	„ 25,982.	4 „
	Zusammen	fl. 234,028.	14 kr.

VII. Kosten des Signalements.

a)	Reparaturen und neue Anschaffungen bei Signal-Vorrichtungen und Signal-Laternen	fl. 877.	3 kr.
b)	Brennöl und Kerzen hiezu.	„ 409.	17 „
	Zusammen	fl. 1,286.	20 kr.

Zusammenstellung der Betriebs-Spesen.

Capitel	I.	fl. 57,378.	59 kr.
„	II.	„ 62,509.	1 „
„	III.	„ 16,038.	18 „
„	IV.	„ 32,691.	1 „
„	V.	„ 7,897.	33 „
„	VI.	„ 234,028.	14 „
„	VII.	„ 1,286.	20 „
		fl. 411,829	26 kr.

Bringt man diese Betriebsspesen von den Einnahmen in Abzug, so ergibt sich ein Reinertrag von fl. 443,534. 45 kr.

Die Leistungen der Maschinen-Fabrik werden in dem Geschäftsbericht auf nachstehende Weise angegeben:

Die Maschinen-Fabrik

hat in den verflossenen eilf Monaten, vom 1. Januar bis Ende November v. J., nur ein geringes Erträgniß geliefert, weil sie sich noch keiner Aufträge für die Staatsbahnen zu erfreuen hatte, und sich demnach auf die wenigen anderweitigen Bestellungen beschränken mußte.

Die Erzeugnisse waren folgende:

1 Locomotive sammt Tender für die Venedig-Mailänder Eisenbahn;
6 Hochdruck-Dampfmaschinen von 6 bis 16 Pferdekraft sammt 9 Dampfkesseln;
13 Hydraulische Pressen für Papierfabriken, Zucker-Raffinerien und Oelmühlen;
3 eiserne Drehbänke;
1 Schraubenschneid-Maschine;
1 Bohr-Maschine;
2 eiserne Kraniche;
2 Eisenloch-Maschinen;
950 Centner gedrehte eiserne Communicationen und Pumpwerke, 2 Rübsmühlen, 2 Stampfwerke und 2 Röst-Apparate für Oelfabriken;
diverse Einrichtungsstücke für die k. k. Tabak-Fabrik in Hainburg;
" " " eine Zucker-Raffinerie;
" " " eine Getreide-Dampfmühle;
" " " ein Kohlenwerk;
zwei große Blechwalzen;
die eisernen Bestandtheile zu dem Dachstuhle der k. k. Sommer-Reitschule;
mehrere andere kleine Maschinen und Eisenabgüsse;

Für diese verschiedenartigen Maschinen wurden zusammen nur fl. 141,174. 42 kr.
eingenommen, wogegen die Erzeugungskosten . . . . " 126,230. 47 "

betrugen, also erübrigten . . . . fl. 14,943. 55 kr.

was blos 2 Prozente des Anlags- und Betriebs-Kapitals ausmacht, und woraus hervorgeht, daß die fehlenden 2 Prozente vom Bahnbetriebe bestritten werden mußten, wodurch das Ergebniß des Jahres 1843 geschmälert wurde.

Außer den oben angeführten Arbeiten für Fremde hat die Maschinen-Werkstätte in derselben Zeit noch für den eigenen Bedarf zwei Locomotive sammt Tender, dann gegen 40 Bahnfrachtwagen und 13 Omnibus geliefert, so wie die Hauptreparaturen an den Locomotiven und Wagen besorgt, und dafür an eigenen Kosten fl. 135,824. 6 kr. ausgewiesen.

Werden alle Erträgnisse zusammengestellt, so ergibt sich folgende Brutto-Einnahme:

1. Vom Bahnbetrieb	fl.	443,534.	45.
2. Von der Maschinen-Fabrik in 11 Monaten	„	14,943.	55.
3. Der Uebertrag vom früheren Jahre mit	„	43,466.	12.
Summa	fl.	501,944.	52.

Im Dienste befanden sich 30 Locomotive, welche 71,996 Meilen durchliefen und 14,822 Klafter Holz zur Heizung erforderten, was für die Meile 0,206 Klafter und einen Geldwerth von fl. 1. 37,5 kr. ausweißt. Der Verbrauch an Oel, Fett und Schmiere nahm für die Meile 5,2 kr. in Anspruch. Die Kosten der Führer und Heizer betrugen für eine Meile 18,3 kr. Die Reparatur-Kosten der Maschinen und Tender 37,2 kr. pr. Meile.

Werden die Kosten für Brennholz, Oel, Schmiere, Locomotivführer, Heizer und Maschinen-Reparaturen züsammengestellt, so ergibt sich für die Meile eine Ausgabe von fl. 2. 38,2 kr.

Die Erträgnisse von fl. 501,944. 52 kr. wurden folgendermaßen vertheilt:

1. Dividende im 1ten Semester à fl. 8. pr. Actie	fl.	200,000.	—
2. „ „ 2ten „ „ „ 9. 30.	„	237,500.	—
3. Bezahlung der 4% Interessen für der Unternehmung geleisteten Vorschüsse	„	18,348.	21
4. Vortrag in das Jahr 1844	„	46,096.	31
Summa	fl.	501,944.	52

Die sonstigen Verhältnisse des Unternehmens wurden von dem Präsident der Gesellschaft, Freiherrn v. Sina, in der am 29. Januar d. J. abgehaltenen General-Versammlung, folgendermaßen dargestellt:

„Die Personen-Frequenz hat im vorigen Sommer bei der Statt gehabten sehr ungünstigen Witterung nicht abgenommen. Die Direction hat sich jedoch in Folge der dabei wahrgenommenen Unregelmäßigkeit und der daraus entspringenden Kostspieligkeit des Betriebes veranlaßt gesehen, vom 1. November v. J.

an die Fahrpreise jenen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gleich zu stellen. Nach dem Ergebnisse der Beobachtungsperiode von drei Monaten stellt sich diese Maßregel als entsprechend dar. Um die Zwecke der k. k. Postanstalt kräftigst zu unterstützen, sind zur Beförderung der Briefpost und der Courierwagen-Passagiere seit 1. Juli v. J. einige Nachtfahrten eingerichtet, und obgleich nicht ohne Opfer, bisher fortgesetzt worden.

Bald wird unsere Bahn in die Lage kommen, den außerordentlich bedeutenden Gütertransport mit einem angemessenen Gewinne zu besorgen, da die Vorurtheile und Anstände, welche gegen die Umladung der Frachten früher erhoben wurden, immer mehr verschwinden. Die sprechendste Bestätigung dessen finden Sie in dem Umstande, daß der Güter-Transport auf der Bahn im Jahre 1843 schon 1,200,000 Centner erreicht, also gerade doppelt so viel als im Jahre 1842 betragen hat. Bei unserer kurzen Bahnstrecke ließ sich eine so schnelle Entwickelung nicht vorhersehen. Wir waren deßhalb genöthiget, neue Einrichtungen zu treffen, Drehscheiben und Ausweichbahnen anzulegen, die Magazine in Gloggnitz und Neustadt zu erweitern und müssen stets bedacht seyn, den fundus instructus an Locomotiven und Wagen angemessen zu vermehren, weil bei der nahe bevorstehenden Eröffnung eines Theiles der Triester Staatsbahn der Frachtentransport von außerordentlicher Bedeutung zu werden verspricht.

Von der Maschinenfabrik ließ sich im vorigen Jahre kein angemessenes Erträgniß erwarten, nachdem sie weder hinlänglich noch vortheilhaft beschäftigt war, und die Preise der mechanischen Erzeugnisse in den österreichischen Werkstätten bei den großen Kosten des Materiales und der offenen Concurrenz unter das Verhältniß des Erzeugungsaufwandes herabgedrückt worden sind. Unsere Fabrik dürfte jedoch gegenwärtig die Krisis überstanden haben, indem wir mit der k. k. General-Direction der Staats-Eisenbahnen wegen Uebernahme von bedeutenden Arbeiten in Unterhandlung stehen und voraussetzen, daß die h. Staatsverwaltung, ihrem bisher befolgten Systeme getreu, geneigt ist, auch bei Anschaffung der Locomotive die einheimischen Etablissements vorzugsweise zu berücksichtigen.

Wir können nicht unterlassen, die verehrte Versammlung in Kenntniß zu setzen, daß Se. k. k. Majestat mit a. h. Entschließung vom 9. Dezember v. J. anzuordnen geruhet haben, den Betrieb der Staats-Eisenbahnen im Wege der Verpachtung besorgen zu lassen, und daß wir bereits aufgefordert worden sind, unsere Propositionen für die Uebernahme des Betriebes der Südbahn von Gloggnitz bis Triest einzureichen. Die Verhandlungen, wozu Sie uns schon in der General-Versammlung vom 18. Juli 1842 ermächtigt haben, sind im Zuge, und wir glauben ganz nach Ihrer Ansicht zu verfahren, indem wir Alles aufbieten, dieser ehrenvollen Aufforderung auf eine befriedigende Weise zu entsprechen, worüber wir Ihnen in späterer Zeit Bericht erstatten werden. Bis die vorbereitenden Verhandlungen geschlossen sind, können wir nicht mit einiger Bestimmtheit berechnen, welche neuen Gesellschafts-Capitalien werden erfordert werden, einer-

seits um dem gesteigerten Frachten-Verkehre durch Vermehrung des Fundus instructus und der Magazine zu genügen, andererseits um den fehlenden Betriebsfond zu creiren. Wir werden, nachdem die Zeit bis zur Regelung dieser neuen Unternehmungszweige gekommen sein wird, nicht säumen, eine General-Versammlung hierwegen einzuberufen.

In Oedenburg hat sich vor Kurzem ein Comité zur Ausführung der 4½ Meilen langen Flügel-Bahn von dort nach Neustadt gebildet, von welchem wir wegen der Einmündung dieser Bahn in unseren Neustädter Stationsplatz besprochen und zur Realisirung des Unternehmens nach Möglichkeit beizutragen eingeladen wurden. Es unterliegt keinem Zweifel, daß unserer Bahn die Verlängerung nach Oedenburg willkommen sein müsse, da hierdurch eine directe Verbindung mit dem westlichen stark bevölkerten Ungarn hergestellt und selbst der Verkehr mit Raab und den weiter südlich gelegenen großen Städten näher gerückt würde. In Rücksicht dieser Vortheile haben wir die Seitenbahn nach Oedenburg schon in unser erstes Projekt aufgenommen und alle nöthigen technischen Vorarbeiten bereits im Jahre 1837 mit nicht unbedeutenden Kosten pflegen, wie denn auch den Neustädter Bahnhof darauf einrichten lassen und für denselben eine viel größere Grundfläche angekauft, als sonst erforderlich gewesen wäre. Weil wir weiter bei diesem Baue durch Ueberlassung großer Eichenholz-Vorräthe, dann verschiedener Requisiten unterstützend mitwirken können, ohne besondere Fonds von Ihnen zu begehren, so glauben wir, die geehrte Versammlung dürfte uns bevollmächtigen, dem Oedenburger Eisenbahn-Comité eine Mittheilung im eben ausgesprochenen Sinne mit dem Vorbehalte der höheren Bestimmungen der Staatsverwaltung zu machen. Wir zweifeln nicht, daß baldigst eine begründete Darstellung über die Vortheile der Anlage der erwähnten Eisenbahn veröffentlicht und das zur Ausführung nöthige Capital im Wege der freiwilligen Subscription um so eher herbeigeschafft werden dürfte, als dem Vernehmen nach bedeutende Unterstützungen von den betreffenden Grundherren verheißen worden sind.

Haupt-Rechnungs-Abschluß vom Anfang des Baues bis 31. December 1843.

Soll	fl.	kr.	Haben	fl.	kr.
An Tracirungs-Conto	92,403	18	Per Actien-Capital-Conto	9,985,750	—
„ Conto anderweitiger Vorauslagen	43,250	45	„ Tratten-Conto	509,627	7
„ Actien-Emanirungs-Conto	35,220	16	„ Unterstützungsfond	1,894	59
„ Grundeinlösungs- und Entschädigungs-Conto	646,864	9	„ Depositen-Conto	430	41
„ Unterbau-Conto	2,607,334	25	„ Cautions-Conto	1,700	—
„ Oberbau-Conto	2,666,048	49	„ Gewinn- und Verlust-Conto	501,944	52
„ Conto für die Einfriedigung der Bahn- u. Stationsplätze, Absperrung der Straßen u. Wege	54,247	42			
„ Conto für Bau- und Nutzholz	36,740	57			
„ Gebäude-Conto	1,233,673	39			
„ Conto für Eisenbahnwagen zur Verführung der Materialien während des Baues	106,162	49			
„ Conto für Instrumente, Werkzeuge, Geräthschaften und Einrichtungen	107,290	6			
„ Fahr fundus instructus Conto	1,396,053	24			
„ Bau-Regie-Conto	175,421	28			
„ Central-Büreau-Regie-Conto	82,064	22			
„ Omnibus-Conto	28,476	11			
„ Vorschuß-Conto für noch nicht abgerechnete Bauarbeiten	27,113	22			
„ 4% Interessen während der Bauzeit	363,527	24			
„ An Maschinen-Fabriks-Gebäude- und Einrichtungs-Conto	512,836	57			
„ Vorschüsse für den Fabriks-Betrieb	2 9,827	43			
„ Actien-Vorraths-Conto	103,200	—			
„ Diverse Zinsen-Conto	18,348	21			
„ Actien-Zinsen- und Dividenden-Conto	218,270	45			
„ Bahnbetriebs-Inventarium für das Jahr 1844	116,838	21			
„ Salz-Vorraths-Conto für das Jahr 1844	32,841	28			
„ Cassen-Conti	57,290	58			
Total-Summe	11,001,347	39	Total-Summe	11,001,347	39

Budweis-, Linz-, Gmündner Eisenbahn.

Auf der Budweiser Bahn wurden im Jahr 1843: 14,773 Personen befördert und dafür fl. 18,601. 14. vereinnahmt. Außerdem wurden transportirt 701,402 Ctr. 47 ℔ Frachtgut, 204 Lad-Fische, 388 Fuhren Bauholz und Bruchsteine und 4099 Klafter Brennholz. Die Gesammt-Einnahmen beliefen sich auf fl. 332,726. 20. Die Ausgaben erforderten fl. 220,441. 40.

Auf der Gmündner Bahn wurden 132,118 Personen befördert und 839,460 Ctr. 45 ℔ Frachtgut nebst 2155 Klafter Brennholz transportirt.

Die Beförderung der Personen gab eine Einnahme von fl. 57,470 53 kr. C. M. Die Gesammt-Einnahme betrug fl. 243,143. 17 kr.

Die Brutto-Einnahme der beiden Bahnen gab fl. 575,869. 37 kr. Die Betriebsspesen der beiden Bahnen beliefen sich auf fl. 370,154. 37 kr.

Die Details der sämmtlichen Einnahmen und Ausgaben dieser beiden mittelst Pferdekraft betriebenen Eisenbahnen sind nicht ohne Interesse, daher wir sie in ihren einzelnen Rubriken mittheilen:

Einnahmen.

Transportirt wurden				Gegenstände.	Einnahmen				Zusammen	
auf der Budweiser Eisenbahn		auf der Gmundner Eisenbahn			auf der Budweiser Eisenbahn		auf der Gmundner Eisenbahn			
Ctr.	pf.	Ctr.	pf.		fl.	kr.	fl.	kr.	fl	kr
343593	—	608870	45	Fässer- und Stöckelsalz .	172689	59	147135	10	319825	9
4890	–	4640	–	Fabriksalz	2388	30	1083	35	3472	5
655	—	4540	75	Küffel- und Steinsalz .	322	30	1199	50	1522	20
301488	85	195233	60	Verschiedene Güter . .	119620	13	26936	39	146556	52
21666	29	26175	65	Stein- und Braunkohlen	4333	14	3053	49	7387	3
4128	60	—	—	Torf.	167	34	—	–	167	34
24980	73	—	—	Bauholz	2866	12	—	—	2866	12
701402	47	839460	45							
204	-	—	-	Lad-Fische	204	—	—	—	204	—
338	—	—	—	Fuhren Bauholz u. Bruchsteine	660	—	—	–	660	—
4099	—	2155	—	Scheiterklafter-Brennholz	3236	39	862	—	4098	39
14773	—	132118	—	Personen	18601	14	57470	53	76072	7
				Für Vermiethungen . .	75	—	1030	-	1105	—
				„ Hufbeschlag . . .	2004	18	970	57	2975	15
				„ verkauft. alt. Bahnholz	1215	54	810	37	2026	31
				Ersatz f. entwendete Schienen- und Wagenverbindungen	105	43	70	29	176	12
				Für Eskompte u. Interessen	1379	39	841	6	2220	45
				Erlös für verkauftes altes Gußeisen	2453	46	1635	51	4089	37
				Diverse Einnahmen. .	40	1	42	21	82	22
				Saldo-Vortrag v. Jahre 1842	361	54	—	–	361	54
				Summa	332726	20	243143	17	575869	37

Ausgaben.

Gegenstände.			Ausgaben auf der Budweiser Eisenbahn.		Ausgaben auf der Gmundner Eisenbahn.		Zusammen	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
An den Transport-Pächter.								
Frachtlohn für Fässer und Stöckelsalz	—		67861	53	47240	30	115102	23
„ „ Fabriksalz	—	—	996	32	454	50	1451	22
„ „ Küffel- und Steinsalz	—	—	140	17	391	36	531	53
„ „ verschiedene Güter .	—	—	47659	20	7746	24	55405	44
„ „ Stein- u. Braunkohlen	—	—	2166	37	1090	33	3257	10
„ „ Torf-Verführung . .	—	—	13	31	—	—	13	31
„ „ Bauholz u. Bruchsteine	—	—	555	39	—	—	555	39
„ „ den Personentransport	—	—	8618	36	21212	23	29830	59
Besondere Auslagen und Speditions-Provisionen.								
Beim Salz-Transporte für das Auf- und Abladen u. s. w.	—	—	—	—	13950	23	13950	23
Beim Güter-Transporte f. das Auf- u. Abladen, dann Spedit.-Provisionen	—	—	11428	15	3729	50	15158	5
Beim Personen-Status, und zwar: sämmtliche Gehalte der Beamten beim Transport-Geschäfte, bei der Bahn-Konservation, beim Büreau in Wien, so wie auch sämmtliche Stations- und Bahnwächter, Schmiede-, Sattler- u. Wagnergesellen, Quartiergelder u. Personal-Zulagen 2c.	—	—	27731	12	18487	27	46218	39
Grundankauf	—	—	236	14	120	10	356	24
Material-Conto								
für die Holzbahn:								
Ankauf von 70,578½ Kurrent-Klafter weiches und hartes Bahnholz	17909	11	—	—	—	—	—	—
Ausgaben für steinerne Unterlagen anstatt Querschwellen, Ankauf der Werkzeuge u. Verführung d. Bahnholzes in verschied. Strecken	316	7	—	—	—	—	—	—
für die Schienenbahn:								
Ankauf von 1425 Stück 9 Fuß langen, 2¼ Zoll breiten, 7 Linien dicken schmiedeeisernen Schienen im Gewichte von 502 Ctr. 25 Pf. .	4995	37	—	—	—	—	—	—
Ankauf von diversen schmiede- und gußeisernen Ausweichtheilen und Mittelstücken im Gewichte von 121 Ctr. 98 Pf.	1484	51	—	—	—	—	—	—
Ausgaben für Schienenschweißung u. Lochung, eis. Unterlagsblattern 2c.	663	54	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—

Gegenstände.			Ausgaben auf der Budweiser Eisenbahn		Ausgaben auf der Gmundner Eisenbahn		Zusammen	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Ankauf von 208 Ctr. Schienennägel	3075	–	—	—	—	—	—	—
Ankauf von 121 Ctr. Graphit zum Schmieren d. scharf. Krümmungen	665	29	—	—	—	—	—	—
Ankäufe f. d. Gußeisenbahn	229	6	—	—	—	—	—	—
Ankäufe für die Bahnbeschotterung	1213	8	—	—	—	—	—	—
Ankäufe für die Brücken-Konservation	2383	40	—	—	—	—	—	—
Ankäufe f. d. Transportwagen, und zu 786 Stück diverse Gußeisenräder, im Gewichte von 203⅜ Ctr. 9 Pf., sammt Frachtlohn	13436	11	—	—	—	—	—	—
Ausgaben für die Achsenlager, Achsenschweißungen, Bremsen-Bestandtheile, nebst Ankauf des Schmiedeeisens, Stahles, Bleches ꝛc. zur Reparatur der Güterwagen	6558	58	—	—	—	—	—	—
Ankäufe für die Personenwagen, nämlich: Leinwand, Leder und Tuch, Ausgaben für Gürtler-, Kupferschmied- und Tapezierarbeiten, Kondukteurs-Kleidung, Ankauf von Bagagewagen, Sattler-Requisiten, Farben zum Anstreichen der Wagen u. s. w.	1943	39	—	—	—	—	—	—
Ankauf von 3 Dezimal- und 2 Spielwaagen	133	—	—	—	—	—	—	—
Ankauf der Kohlen und zu 10297 Metzen Holzkohlen und 96 Ctr. Steinkohlen	1624	47	—	—	—	—	—	—
Ankäufe zur Erzeugung der Wagenschmiere, bestehend in Theer, Unschlitt, Beinfett und Holztheer	1437	21	—	—	—	—	—	—
Ankäufe zur Erleuchtung der Stationsplätze	417	54	—	—	—	—	—	—
Ausgaben für Baumsetzlinge und Rasen	149	4	—	—	—	—	—	—
Für diverse Anschaffungen	312	7	—	—	—	—	—	—
Zusammen .	58949	4	—	—	—	—	—	—
Hiervon entfällt auf die beiden Bahnen	—	—	35409	27	23539	37	58949	4
Gebäude-Reparaturen . . .	—	—	1586	5	1057	21	2643	
Taglöhner bei der Konservation	—	—	6666	2	4444	3	11110	
Schneewegräumungskosten .	—	—	172	24	114	56	287	[illegible]
Anpflanzungen der Dämme .	—	—	24	27	16	17	40	44
Steuern und Taxen, und zwar: Erwerbsteuern für das Transportgeschäft	—	—	1000	—	700	—	17[illegible]	[illegible]

Gegenstände.			Ausgaben auf der Budweiser Eisenbahn		Ausgaben auf der Gmundner Eisenbahn		Zusammen	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Erwerbsteuern f. d. Salzhandel	—	—	180	—	120	—	300	—
Städt. Konkurrenzzuschlag u. Taxen	—	—	421	11	280	48	701	59
Herrschaftliche Grundsteuern, Laudemien ɩc.	—	—	1567	51	1045	14	2613	5
Stempel zu den Koupons. Einlösungen pro 1843	—	—	563	49	375	53	939	42
Stempel zu Verträgen, Eingaben u. Wechseln	—	—	71	18	47	32	118	50
Grundbuchs-Ausschreibungs-Unkosten	—	—	722	9	433	17	1155	26
Druckarbeiten, Lithographieen, Zeitungspränumerationen und Insertionsgebühren	—	—	720	50	480	30	1201	20
Brief- und Postwagen-Porto	—	—	823	25	548	56	1372	21
Miethzinse	—	—	637	12	424	48	1062	—
Schreibmaterialien	—	—	724	50	483	12	1208	2
Diverse Ausgaben	—	—	1742	34	1176	27	2919	1
Summa	—	—	220441	40	149712	57	374154	37
Hierzu kommt noch:								
Zinsen-Zahlung d. Anlehens vom Jahre 1829 pr. 400000 fl., wovon noch 256000 fl. K. M. im Umlauf waren, à 5pCt. v. 1. Nov. 1842 bis Ende Oktober 1843	—	—	—	—	—	—	12800	—
Eine Kapitals-Rate dieses Anlehens (13. Verloosung)	—	—	—	—	—	—	12000	—
Zinsen-Zahlung für das Anlehen vom Jahre 1836 pr. 650000 fl. v. 1. Jan. b. 31. Dez. 1843 à 5 Prozent	—	—	—	—	—	—	32500	—
Zinsen-Zahlung des Anlehens v. Jahre 1842 pr. 50000 fl., wovon noch 35000 fl. im Umlauf waren, v. 1. Jan. bis Ende Dez. 1843 à 5pCt.	—	—	—	—	—	—	1750	—
Eine Kapitals-Rate dieses Anl. Serie B., enthaltend 15 St. Oblig., Nr. 16 bis incl. Nr. 30 à 1000 fl jede	—	—	—	—	—	—	15000	—
Summa der Ausgaben	—	—	—	—	—	—	444204	37
Die Einnahmen waren	—	—	—	—	—	—	575869	37
Bleibt Reinerträgniß	—	—	—	—	—	—	131665	—
Außerdem war d. Betriebsfond mit ungeschmälert aufrecht erhalten;	—	—	—	—	—	—	30000	—
ferner befanden sich für unbehobene verlooste Obligationen und Aktien-Dividenden und Obligations-Zinsen-Koupons baar in der Kasse deponirt	—	—	—	—	—	—	10113	10

Der Ueberschuß von fl. 131,665. fand durch die Beschlüsse der General-Versammlung folgende Verwendung:

Die Dividende für das Jahr 1843 für 15000 Actien wurde mit fl. 8. 30 pr Actie festgesetzt, der sich ergebende Mehrbetrag von fl. 4165 ist zur Abschreibung von der sämmtlichen schwebenden Bauschuld pr. fl. 23,927. 12 kr. zu verwenden, und der Rest mit fl. 19,762. 12 kr. soll aus den Erträgnissen der folgenden Jahre getilgt werden.

Prag-, Pilsen-, Preßburg-, Tyrnauer Pferde-Bahnen.

Die Prag-Pilsner oder Prager Pferde-Bahn, welche $6^3/_8$ Meilen lang ist, und fl. 340,000 gekostet haben soll, wird mittelst 200 Wagen und 8 Pferden zum Transport von Holz, Material ꝛc. benutzt.

Ueber die Preßburg-Tyrnauer Pferde-Bahn, deren Länge von 6 Meilen auf fl. 600,000 veranschlagt ist, und im Jahr 1841 auf 3 Meilen für Personen- und Güter-Transport dem Verkehr übergeben war, fehlen die weiteren Nachweisungen über die Resultate von 1842 und 1843.

Unter Zurechnung der Oesterr.-Italienischen Bahnen waren am Schlusse des Jahrs 1843 fünfundneunzig Meilen Schienenwege in den Oesterr. Staaten ausgeführt, wovon 60 Meilen mit Locomotiven und 35 mittelst Pferdekraft befahren wurden. — Die bis jetzt dafür verausgabte Summe soll mehr denn 30 Millionen betragen.

München-Augsburger Eisenbahn.

Die Direction der München-Ausburger Eisenbahn-Gesellschaft hat in der IV. General-Versammlung der Actionaire, welche am 14. December v. J. gehalten wurde, einen umfassenden Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1842/43 abgestattet.

Die Brutto-Einnahme vom 1. Oktober 1842 bis 1. Oktober 1843

betrug	fl. 307,818. 51.
Die Ausgaben	„ 150,551. 9.
Mithin ein Einnahme-Ueberschuß von	fl. 157,267. 42

Einnahmen.

I.	Fahrt-Erträgnisse.		
	a) Personen-Transport . . . . fl. 209,888. 13		
	b) Waaren-Transport . . . . „ 90,204. 8		
		fl.	300,092. 21
II.	Grund-Pachtschillinge	„	2,097. —
III.	Verschiedene Zinsen-Erträgnisse und Gewinn an Agio . .	„	3,386. 13
IV.	Durchlaufene Zinsen-Erträgnisse vom 1. October 1842 bis 5. Februar 1843 ab 125 Tagen, von den am 6. Febr. 1843 verkauften 150 Stück 4½% Prioritäts-Actien zu fl. 15,000	„	234. 22
V.	Erlöse für verkaufte Requisite und Abfälle	„	1,849. 58
VI.	Straf- und Pfandgelder, dann übrige Einnahmen	„	158. 57
	Summe der Einnahmen . . .	fl.	307,818. 51

Ausgaben.

I.	Unterhaltung des Bahndammes nebst den dazu gehörigen Nebenanlagen	fl.	4,749. 36
II.	Reparaturen an den Brücken und Durchlaßbauten . . .	„	122. 5
III.	Reparaturen bei den Ausweich-Vorrichtungen u. Kreuzungen	„	248. 33
IV.	Unterhaltung der Stationsgebäude	„	2,062. 32
V.	Reparatur und Unterhaltung der Dampfwagen und Tender	„	8,239. 28
VI.	Reparatur und Nachschaffung der Personen- und Transportwagen	„	10,828. 18
VII.	Administrationskosten	„	25,294. 1
VIII.	Gehalte des Maschinenmeisters und der Locomotivführer	„	9,210. 49
IX.	Gehalte und Löhnung des Begleitungs- und Aufsichtspersonals, dann der Arbeiter	„	39,471. 52
X.	Kosten der Dienstkleidungen für die Conducteurs, Stationsdiener und Heizer	„	2,247. 14
XI.	Kosten der Nachtfahrten und des Gütertransports . . .	„	9,049. 18
XII.	Kosten der Brennmaterialien	„	23,881. 31
XIII.	Verwendete Materialien aller Art	„	5,948. 12
XIV.	Kosten für Reparatur und Nachschaffung von Bahnrequisiten und Werkzeugen jeder Art	„	2,729. 25
XV.	Passiv-Reichnisse und Passiv-Zinsen	„	5,030. 31
XVI.	Diverse Ausgaben	„	1,437. 44
	Summa aller Ausgaben . . .	fl.	150,551. 9

Befördert wurden 205,829 Personen, wovon sich 2497 der ersten, 36,090 der zweiten und 167,242 der dritten Wagenklasse bedienten. Da die Gesammt-Einnahme dafür fl. 2 9,888. 13. ausweißt, so ergibt sich im Durchschnitt für jede beförderte Person eine Zahlung von circa fl. 1. 1 kr. Bei Vergleichung mit dem verflossenen Jahr gibt sich eine Frequenz-Minderung von 5479 Personen, dagegen eine vermehrte Geld-Einnahme von fl. 10435. 24 kr., was darin eine Ursache findet, weil die Bahn im abgewichenen Betriebsjahr in größeren

Strecken für das Geschäftsleben benutzt wurde, und die Reisenden mehr als sonst einer höheren Wagenklasse sich bedienten. Hinsichtlich des Transports von Waaren und sonstigen Gegenständen ergeben sich günstige Wahrnehmungen, indem die Brutto-Einnahme für beförderte 202,652 Ctr. 37 ℔ Waaren und sonstige Gegenstände incl. der Vergütung für zahlbare Postsendungen die Summe von fl. 94,589. 36 kr. und eine Vermehrung von 87,799 Ctr. 33 ℔ erreicht hat, mithin eine vermehrte Einnahme von fl. 33278. 46 kr. ausweißt.

Die einzelnen Einnahme-Rubriken geben folgende Nachweisungen darüber:

Frachtgüter 163422 Ctr. 46 ℔	fl.	53834. 8
Geld- und Packet-Sendungen 1771 Ctr. 63 ℔. Werth fl. 3,268,809. 21.	„	5488. 4
Passagiergut-Uebergewicht 2461 Ctr. 62 ℔	„	7419. 39
733 Reisewagen	„	10602. —
Vieh-Transport: 83 Pferde, 436 Ochsen, 94 Stiere, 896 Kühe, 875 Kälber, 30 Schaafe, 55 Lämmer, 16498 Schweine, 2819 Hunde, 7 Stück Wildpret, 417 Stück Wildgeflügel, 7509 Gänse . .	„	9369. 58
Für Ab- und Zufuhr der Güter	„	1879. 48
An Recepisse-Taxen	„	525. 50
An Zustellgebühr	„	927. 2
Für Werths-Versicherungen	„	107. 39
Vergütung für die Beförderung von 3508 Ctr. 15 ℔ zahlbare und 2338 Ctr. 26 ℔ offizielle Postgegenstände	„	4385. 28
	fl.	94589. 36

Der Rechnungs-Abschluß wurde folgendermaßen festgestellt:

a. Einnahmen	fl.	307,818. 51
b. Ausgaben	„	150,551. 9
Einnahme-Ueberschuß	fl.	157,267. 42
Uebertrag . . .	fl.	157,267. 42

Uebertrag . . . fl. 157,267 42

Hiervon kommen in Abzug:

4% Jahreszinsen vom Anlehen pr. fl. 1,100,000	fl. 44,000. —	
4½% Jahreszinsen vom Anlehen pr. fl. 100,000	„ 4,500. —	
		fl. 48,500. —
	Verbleibt Activ-Rest	fl. 108,767. 42

welche nachstehende Verwendung erhielten:

a. Zur Zahlung der Postgefälle-Entschädigung für's IV. Quartal 1842/43	fl. 1407. 59	
b. Zur Dividende von 3½% .	„ 105000. —	
c. Zur Ueberweisung an den Reservefonds	„ 2359. 43	
		fl. 108,767. 42.

Der Reservefonds ist nachstehendermaßen dotirt:

a. Werthsanschlag der veräusserlichen Grund-Parzellen	fl. 50,000. —
b. Werthsanschlag d. vorräthigen Bau-Materialien	„ 22,756. 52
c. Die Effectiv-Einnahme	„ 2,359. 43
Summa der Einnahmen	fl. 75,116. 35
Hierauf wurden verwendet zur Deckung des Passiv-Restes früherer Rechnungsablage bis zu Ende September 1842	„ 15,928. 41
Verbleiben	fl. 59,187. 54

Das Mobiliar-Vermögen der München-Augsburger Eisenbahn-Gesellschaft bestand am Schlusse des Betriebsjahres 1842/43 in:

a) Maschinen nebst Zugehörungen.

8 Stück Dampfwagen	fl. 196,784 —
8 Stück Tenders	„ 22,007 12
Uebertrag . . .	fl. 218,791 12

Uebertrag . . .	fl. 218,791 12		
Maschinentheile und Einrichtung der Maschinen-Werkstätte . .	„ 21,316 45		
		fl. 240,107 57	

b. Kutschen- u. Wagen-Train nebst Zugehör.

1 Gallawagen	fl. 3,169 —	
5 Kutschen 1r Klasse	„ 14,471 20	
16 Kutschen 2r Klasse	„ 47,132 24	
15 Kutschen 3r Klasse	„ 39,221 —	
31 Frachtwägen	„ 36,524 —	
10 Wagenkästen	„ 3,270 —	
Wagentheile und Einrichtung in den Wagenwerkstätten	„ 10,888 7	
		„ 154,675 51

c. Geräthschaften, Utensilien und Werkzeuge.

Haupt-Station München . . .	fl. 7,704 50	
„ „ Augsburg . .	„ 5,021 37	
Zwischen-Station Lochhausen .	„ 1,655 —	
„ „ Maisach . .	„ 394 32	
„ „ Nannhofen .	„ 3,755 54	
„ „ Althegnenberg	„ 543 9	
„ „ Mering . .	„ 278 18	
„ „ Stierhof . .	„ 244 48	
I. Bahnwärter-Section v. München bis Olching	„ 1,779 42	
II. Bahnwärter-Section von Olching bis Althegnenberg . .	„ 2,489 31	
III. Bahnwärter-Section von Althegnenberg bis Augsburg . .	„ 1,688 6	
Verschiedene Geräthschaften im Magazin zu München . . .	„ 4,243 —	
Meubles und Bureau-Requisiten	„ 740 58	
		„ 30,539 25
Uebertrag . . .		fl. 425,323 13

Uebertrag . . .	fl. 425,323 13
d. Rest der veräußerlichen Baumaterialien vom abgebrochenen Ziegelstadel in Nannhofen . .	„ 600 —
Summa	fl. 425,923 13

Ueber die Betriebsleistungen in dem Rechnungsjahr 1842/43 werden nachstehende Notizen gegeben. — Es fanden zwischen München und Augsburg incl. 66 von und nach Lochhausen 1929 Fahrten statt. Die Zahl der gemachten Assistenzfahrten war 403. Der zurückgelegte Weg, welchen 8 Locomotive durchliefen, betrug 37620 Poststunden und wurden 25,524 Wagen verwendet. — Verbraucht wurden 2660 Klafter Holz, 3433¾ ℔ Oel und 2418¾ ℔ Unschlitt. Die zu den Wagen verwendeten Schmiermittel betrugen pr. Poststunde 1/100 ℔. Die Locomotive verbrauchte pr. Fahrt für die ganze Strecke 1⅙ und pr. Poststunde 1/100 Klafter Holz und pr. Poststunde 17/100 Oel und Unschlitt. Das gezogene Total-Gewicht an Passagieren, Gütern, Wagen ꝛc. wird zu 1544112 Centner angegeben.

Unter dem 6. März 1843 sind sowohl auf den Schutz und für die Benutzung der Bahn, als auch auf den Betriebs-Apparat und das Fahren mit Locomotiven Bezug habende Polizei-Vorschriften für die München-Augsburger Eisenbahn erlassen worden. Hinsichtlich des Verhältnisses und der Leistungen gegen und für die Postbehörden, so hofft die Direction, daß die Zeit sie von einer drückenden Auflage erleichtern wird. Vom Jahre 18⁴³/₄₄ anfangend, sollen den Actien anstatt der bisherigen Dividende-Coupons, Zinsscheine à 3% zahlbar mit der allenfallsigen Super-Dividende, am 2. Januar jeden Jahres anfangend, beigegeben werden.

Was wir im verflossenen Jahre in unserer Veröffentlichung über Stand und Ergebnisse der Eisenbahnen bei Berührung der München-Augsburger Bahn am Schlusse der darauf bezüglichen Mittheilungen ausgesprochen haben, ist noch immer unsere Ansicht, indem diese Bahnanlage erst dann auf die Stufe der Vollkommenheit kommen wird, wenn sie Eigenthum des Staats geworden ist und mit den Erfordernissen versehen wird, welche für die neueren Linien so sachgemäß angeordnet werden.

Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg - Fürth).

Im Jahre 1843 benutzten 436,630 Personen diese Eisenbahn. Die Brutto-Einnahme belief sich auf fl. 51682. 17 kr. Die Ausgaben betrugen fl. 23719. 52½ kr.

Die Einnahmen bestunden:

a) in Personentransport	fl.	50790.	57
b) „ Viehtransport	„	122.	12
c) „ Brieftransport	„	91.	30
d) „ Pachtzinsen	„	159.	54
e) „ Kapitalzinsen	„	209.	21
f) „ Veräußerungen	„	308.	23
Summa	fl.	51,682.	17

Ausgaben pro 1843:

Dienstgehalte	fl.	6500.	—
Löhnungen	„	2395.	—
Remunerationen	„	580.	—
Bekleidungen	„	307.	17½
Unterhalt und Anschaffung der Pferde	„	2909.	—¾
„ der Dampfwagen	„	2670.	20¾
„ der Transportwagen	„	2514.	—
„ der Bahn	„	2057.	40½
„ der Gebäude	„	638.	59¼
„ der Haus- und Hofrequisiten	„	111.	14½
Beheizung, Beleuchtung und Reinigung	„	704.	53
Büreau-Kosten	„	342.	42
Münz-Agio	„	68.	30
Staatsauflagen	„	402.	56¾
Grundherrliche Gefälle	„	20.	47½
Brandassekuranz	„	17.	53
Passiv-Zinsen	„	1242.	30
Unvorhergesehene Fälle	„	236.	8
	fl.	23719	53½

Die Ausgaben an den Einnahmen in Abzug gebracht, verbleiben an reinem Ertrag fl. 27,962 23½ kr.

Hiervon wurden fl. 2297 $23^1/_2$ kr. zu dem Reservefond überwiesen und der Rest auf 1770 Actien à fl. $14^1/_2$ Dividende vertheilt.

Der Reserve-Conto betrug Saldo-Vortrag auf neue Rechnung fl. 5809. 33 kr., eine Summe, die wir für ein Unternehmen, das so hohe Zinsen abwirft, viel zu gering halten, was sich fühlbar machen wird, wenn die Transportkräfte sich verringern und was nicht ausbleiben wird, eine neue Locomotive angeschafft werden muß, deren erste Herbeischaffung mit Tender allein schon mehr denn fl. 22000 kostet, die alsdann blos zu Lasten der jeweiligen Actienbesitzer kommen.

Da der Bahnbetrieb, wegen den dazu benutzten Pferden keinen Maaßstab zu irgend einer Vergleichung mit andern Bahnen gibt, so mögte jede weitere Bezeichnung darüber überflüssig erscheinen.

Russische Eisenbahnen.

In Rußland ist die Anlage von Staats-Eisenbahnen Gegenstand wichtiger Berathungen. In dem kräftigen und umsichtigen Willen der Regierung und der Thatkraft derjenigen Männer, welchen die Leitung dieser großartigen Unternehmungen übertragen worden ist, liegt die sichere Bürgschaft, daß die projektirten Bahnlinien in allen ihren Beziehungen eine entsprechende Ausführung erhalten werden.

Im Innern von Rußland bilden sich bereits Etablissements, die Erfordernisse für Eisenbahnen selbsten anzufertigen. Der Besitzer der Wyksunski'schen Fabriken, unweit Murrom an der Oka, Herr Schepelew, hat für die Moskauer Eisenbahn Schienen gewalzt, und einige davon zur Probe eingesendet; es sind die ersten, die in Rußland aus eigenem Erze gemacht worden sind. Manche derselben haben ein Gewicht von mehr als 12 Pud, und sind gegen 24 Fuß lang, während die für die Eisenbahn bestätigten Schienen nicht länger als $17^1/_2$ Fuß sind, und nur $9^3/_4$ Pud wiegen. Herr Schepelew glaubt jährlich 1 Million Pud Schienen walzen zu können, wenn ihm einige Beihülfe gewährt und Roheisen gegeben würde, von dem er in so großer Menge von dem eigenen nicht darauf verwenden kann, da bei ihm zahlreiche Arbeiten für die Flotte des schwarzen Meeres ꝛc. bestellt sind.

Ueber Anlage von größeren Werkstätten für Locomotive, Tender, Personen- und Transportwagen, sind ebenfalls Unterhandlungen eingeleitet.

Die Eisenbahn von Warschau schreitet voran, und werden die daran geknüpften Erwartungen — wenn sie dem Verkehr übergeben sein wird — nicht zurückbleiben.

Die Eisenbahn von St. Petersburg nach Zarskoë-Selo hat im Jahr 1843 einen Verkehr gehabt, welcher die früheren Jahre an Frequenz und Einnahme übersteigt.

Im Ganzen wurden 651,619 Personen befördert, welche sich in die nachstehenden Stationen theilen:

von St. Petersburg nach Zarskoë-Selo	261,217
„ Zarskoë-Selo nach St. Petersburg	257,353
zwischen Zarskoë-Selo und Pawlosk	130,239
und endlich von der Moskowischen Chaussée bis St. Petersburg und Zarskoë-Selo	2,810
	651,619

Wenn man die Gesammtzahl auf die ganze Länge der Bahn vertheilt, so ergibt sich eine Zahl von 473,388 Passagieren.

Der Betrieb auf der St. Petersburg-Zarskoë-Selo Eisenbahn während der drei letzten Jahre zeigt folgende Resultate:

Betriebs-Jahr.	Personen-Frequenz.	Einnahme.		Ausgabe.		Ueberschuß.		Dividende.	Reserve.	
		S.R.	K.	S.R.	K.	S.R.	K.		S.R.	K.
1841	599161	235970.	81	121891.	23	114079.	58	4%	26439.	97
1842	602191	238138.	9	106669.	10	131463.	99	6%	33352.	3
1843	651619	251521.	—	117777.	—	133744.	—	7¹/₂%	122569.	—

Italienische Eisenbahnen.

Ueber die italienischen Eisenbahnen lassen sich noch keine detaillirte Nachweisungen geben, indem sie theilweise unvollendet, oder mit Umständen begleitet sind, welche es unmöglich machen. Es sollen daher diese Schienenwege nur in flüchtigen Umrissen berührt werden, hoffend,

im Laufe der Zeit in den Stand gesetzt zu sein, darüber ausführlicher berichten zu können.

Auf der Eisenbahn von Mailand nach Monza wurden im Jahr 1843, ersten Semester, 133,169 Personen befördert, wogegen im ersten Semester 1842 157,378 Reisende die Bahn benutzten. Die Einnahme für denselben Zeitraum betrug Lire 143,117. 80 C., im Jahr 1842 Lire 170,886. 5 C. Die Gesammt-Einnahme belief sich auf Lire 322,087, hiervon kommen 133,169 Reisende und Lire 143,117 auf das erste, und 197,894 Personen auf das zweite Semester.

Die Lombardisch-Venetianische Eisenbahn wird — nach den Mittheilungen der D. A. Z. — jetzt mit verdoppelter Thätigkeit fortgeführt; die bis jetzt zwischen Venedig und Padua eröffnete Strecke ist seit dem 23. December 1842 befahren, und weißt bis zum 11. Mai 1843 eine Einnahme von Lire 251,830. 15 C. bei einer Frequenz von 116,199 Personen aus; der Waarentransport ist daselbst noch nicht organisirt. Oeffentlichen Blättern zufolge soll die Brücke von Venedig über die Lagunen, dieses Riesenwerk venetianischer Baukunst ihrer Vollendung nahe sein, und die nächsten zu eröffnenden Bahnstrecken ziehen sich über Vicenza, Verona, Brescia rc. durch ein von der Natur mit Reichthum an Produkten gesegnetes, durch Handel und Gewerbe blühendes Land, im Ganzen in einer Ausdehnung von ungefähr 305 Kilometern oder 166 italienischen Miglien gegen Mailand hin, wo sich bald die Staatsbahn nach Como, so wie nach allen Richtungen die übrigen italienischen Linien anschließen werden. Wenn eine Eisenbahn in dem bevölkertsten Theile Europa's, den Freihafen Venedigs mit der lombardischen Hauptstadt verbindend, und unter einem Himmel, der die Schattenseite der Eisenbahnen, den Winter, nicht kennt, schon an und für sich die sicherste Aussicht zu einer höchst bedeutenden Frequenz, und somit zu einer äußerst ergiebigen Einnahme darbietet, um wie viel günstiger stellt sich die Lage der Gesellschaft durch die Vergünstigung des Staats heraus, nach welcher bei Unzulänglichkeit des Actienkapitals die Staatsverwaltung ins Mittel tritt, und den Actionären noch außerdem der Umtausch ihrer Actien gegen 4% Met. Obligationen, die bekanntlich an der Wiener Börse über 100 stehen, freigestellt wird, wenn sie zwei Jahre nach Beendigung ihres Baues, und daher nach

gewonnener Ueberzeugung von der größern oder geringern Ergiebigkeit dieser Bahn, diesen Austausch vorziehen sollte.

Zwischen Livorno und Pisa ist am 21. Febr. eine Eisenbahn eröffnet worden. Der Andrang war so stark, daß viele Personen nicht befördert werden konnten. Die Fahrt von Livorna nach Pisa soll in 20, und zurück in 18 Minuten bewerkstelligt worden sein. Man hofft, daß die Bahn bis Florenz fortgesetzt und die Anlage-Kosten mit 4% von der Regierung garantirt würden.

Ueber die Anlage von Eisenbahnen in Sardinien enthalten deutsche und ausländische Blätter Mittheilungen mannigfacher Art, die wir aber unterlassen anzuführen, da sie nicht glaubwürdig sind.

Ueber die Eisenbahn von Neapel-Castellamare und Nocera sind uns vor wenigen Tagen die erbetenen Nachweisungen gesandt worden. Nach diesen Mittheilungen ist die Bahnstrecke bis Castellamare 26,600 Meters lang, und hat 7 Millionen Franken gekostet.

Im Jahr 1843 benutzten 962,418 Personen die Bahn. Die Einnahme belief sich auf 158,715 Ducats 13 d., wovon 140,197. 61 auf den Personenverkehr und 18,517. 52 auf den Transport von Gepäck, Gütern rc. kommen. — Die Betriebskosten betrugen im Jahr 1843 67,141 Ducats 33 d. Außer dem Holz zum Anheizen ward zur Feuerung der Maschinen Coaks verwendet, und für den Gebrauch pr. 1843 dafür 17,989 Duc. 99. ausgegeben. — Im Dienste befinden sich 11 Locomotiven und 40 Personenwagen. Erstere sollen auf 15 und Letztere auf 80 vermehrt werden. — Das Dienstpersonale besteht aus 178 Köpfen.

Die Bahnstrecke nach Nocera, welche circa 17,000 Meter lang ist, wurde den 19. Mai 1844 eröffnet, und wird, da solche Pompeji berührt, für die Reisenden von besonderem Interesse seyn.

Eine zweite Eisenbahn, welche auf Kosten des Staates ausgeführt und bis Capna über Caserta eröffnet ist, wird erst seit Anfang dieses Jahres befahren. Sowohl die Anlage der Bahn, als alle dazu erforderlichen Zug- und Transportkräfte sollen mit eben so vieler Umsicht ausgeführt, als mit Eleganz und Zweckmäßigkeit verbunden seyn.

Spanische Eisenbahnen.

In Spanien sind bis jetzt noch keine Eisenbahnen ausgeführt, es sollen aber bereits mehrere Projekte der Regierung zur Genehmigung vorgelegt sein. — Die Braunschweiger Eisenbahn-Zeitung, welche auf eine sehr gründliche Weise das Eisenbahnwesen beleuchtet, hat in einer seiner früheren Nummern eine Uebersicht der Schienenwege mitgetheilt, welche auf der Insel Cuba ausgeführt sein sollen. Da diese Angaben nicht ohne Interesse sind, so theilen wir solche zur Vervollständigung unserer Mittheilungen mit.

I. Von Havana, Hauptstadt und erster Handelshafen der Insel (160,000 Einwohner) nach Guïnes, Länge 45 englische Meilen; die erste Eisenbahn in den spanischen Staaten überhaupt; 1835 im November begonnen, 1837 den 19. November bis Bejucal 17 englische Meilen und 1838 den 19. November bis Guïnes eröffnet. Wird (wie sämmtliche nachbenannte Bahnen, so weit die Nachrichten lauten) mit Dampf befahren, incl. Aufenthalt 2 Stunden 50 Minuten.

Jetzige Personen-Fahrpreise sind:

I. Classe $3^1/_2$ P. (Rthlr. 4. 23 Ggr.)
II. Classe $2^1/_2$ P. (Rthlr. 3. 13 Ggr.)
III. Classe $1^3/_8$ P. (Rthlr. 1. 23 Ggr.)

Die Bahn ist vom nordamerikanischen Ingenieur Alfred Cruger gebaut, für Rechnung der Real Junta de Fomento, welche zu dem Ende zwei bis 1860 zu tilgende Anlehen, von zusammen circa $2^1/_2$ Millionen Piaster (3,542,000 Rthlr. Pr. Ct.) à 6% per anno Zinsen in London gemacht hat, zum Cours von 75 und 73% resp. Die Bahn hat einen 325 Fuß langen, 14 Fuß breiten, 16 Fuß hohen Tunnel. Hübscher Bahnhof zu Havana dicht vor dem Thor. Stationen zu Rincon, Bejucal, Quibican ꝛc.

Einnahme vom 1. Januar bis 31. December:

	1840	1841
für Passagiere	172,570 P. 5 R.	168,318 P. 1 R.
für Ladung	172,862 „ $6^1/_2$ „	181,346 „ 3 „
Summa	345,433 P. $3^1/_2$ R.	349,664 P. 4 R.
oder Pr. Ct.	489,363 Rthlr. — gGr.	495,357 Rthlr. — gGr.

Die Details der Frequenz und Einnahme waren im Monat Januar 1841

4278	Passagiere hin; davon I. Cl. 1646, II. Cl. 642, III. Cl. 1990 für	8,977 P. 2 R.
4861	Passagiere her; davon I. Cl. 2161, II. Cl. 729, III. Cl. 1971 für	10,303 P. 5 R.
9139	Passagiere (die Fahrpreise waren damals höher als eben)	19,280 P. 7 R.
	Ladung hin 4891 P. $1^{1}/_{2}$ R., her (Producte) 13,570 P. 4 R.	18,468 P. $5^{1}/_{2}$ R.
	oder 53,478 Rthlr. Pr. Ct. Summa	37,749 P. $4^{1}/_{2}$ R.

Die jährlichen Unkosten sollen 120,000 Piaster (Rthlr. 170,000 Pr. Ct.) betragen, excl. Zinsen und Amortisation der Anleihen. — 1842 im Januar ist die Bahn nebst Zubehör für 3,669,127 Piaster 6 Real (Rthlr. 5,197,930 Pr. Ct.) an eine Actien-Gesellschaft verkauft, welche zugleich die Verpflichtung übernommen, folgende Zweigbahnen zu bauen: a) $18^{42}/_{43}$ von Quibican südlich nach Batabanó 12 englische Meilen; b) $18^{44}/_{45}$ vom Rincon westlich nach San Antonio 8 englische Meilen; c) $18^{46}/_{49}$ von Guïnes östlich nach Los Palos 21 englische Meilen. Davon kommt als im Bau begriffen, hier in Betracht, die Bahn

II. Von Quibican nach Batabanó, Hafen an der Südküste, 12 englische Meilen, die wohl noch im Jahre 1843 fertig werden wird, und wodurch die Nord- und Südküste der Insel (von der Hauptstadt Havana nach Batabanó in gerader Linie fast 8 deutsche geographische Meilen) mit einander verbunden wird.

III. Von Cardenas, Hafen an der Nordküste, nach Bemba, in südlicher Richtung 17 englische Meilen. Im Jahre 1838 durch eine Actiengesellschaft begründet, und durch einen spanischen Ingenieur Manuel José de Carrera ausgeführt. Seit 1841 dem Betriebe eröffnet, der besonders auf Producten-Transport aus der an Plantagen reichen Gegend nach der Seeküste berechnet ist, obgleich Cardenas noch nicht zu einem Handelshafen erhoben ist, was aber wohl bald geschehen dürfte. Diese Bahn gibt einen sehr guten Ertrag. In den 6

Monaten, vom 1. November 1841 bis 30. April 1842 betrug die Einnahme 89,021 P. $1^1/_2$ R. (Rthlr. 126,113). Ausgabe incl. 16,251 P. (Rthlr. 23,000) für Gehalte 31,554 P. $4^1/_2$ R. (Rthlr. 44,703), Ueberschuß 57,466 P. 5 R. (Rthlr. 81,410). Die Details der Frequenz, Einnahmen und Ausgaben waren im Monat Juni 1843:

501	Passagiere hin, davon I. Cl. 64, II. Cl. 40, III. Cl. 397 für	329 P. 6 R.
438	Passagiere her, davon I. Cl. 53, II. Cl. 36, III. Cl. 349 für	283 „ 1 „
939	Passagiere	612 P. 7 R.
	Ladung hin 1,029 P. 4 R.	
	„ her 10,287 „ 2 „	
		11,316 P. 6 R.
	oder Rthlr. 16,900 Einnahme	11,929 P. 5 R.

Ausgaben: Oel	36 P. 2 R.	
Brennmaterial	298 „ 2 „	
Reparaturen	476 „ 2 „	810 P. 5 R.
Hospitalkosten	88 „ 4 „	
Rationen	176 „ 3 „ übrige	
Kosten	91 „ 4 „	356 P. 3 R.
Gehalte in Cardenas 1426 P. 2 R. id. der Direction in Havana 250 P.		1676 P. 2 R.
	Zusammen	2843 P. 2 R.
	oder Rthlr. 12,872 Ueberschuß	9086 P. 3 R.

Dieses günstige Resultat hat die Actionärs bewogen, die zu reparstirenden Dividenden zur Fortsetzung der Bahn von Bemba bis Navajas, landeinwärts 10 englische Meilen, zu verwenden, die wohl Anfang 1844 fertig, und welcher wahrscheinlich mehrere Zweigbahnen folgen werden. Der Werth der Bahn mit allem Zubehör ist über 800,000 P. (Rthlr. 1,133,300).

IV. Von Jucaro (Siguaga), ebenfalls Hafen an der Nordküste, an der Bai von Cardenas, nach Pijuan, landeinwärts incl. einer Zweigbahn von $4^1/_2$ englischen Meilen nach Sabanilla $25^1/_2$ englische

Meilen. Von einer Actiengesellschaft, meist der anwohnenden Plantagenbesitzer erbaut und größtentheils seit August 1843 dem Verkehr übergeben.

V. Von Mantanzas, Handelshafen mit 20,000 Einwohner, an der Nordküste, nach Sabanilla del Comendador 20 engl. Meilen.

Seit dem 17. April 1842 durch eine Actiengesellschaft begonnen, und eifrig im Bau, wird wahrscheinlich 1844 fertig und dann weiter fortgesetzt. Im Juli 1843 sollten circa 5 engl. Meilen dem Verkehr eröffnet werden. Der Voranschlag des Ingenieurs Cruger (der auch den Bau der Jucaro-Bahn leitet) beträgt 679,385 Piaster (962,460 Rthlr.).

VI. Von Nuevitas, Handelshafen an der Nordküste, nach Puerto del Principe 44 engl. M. Obgleich diese wohl die zweite Hauptstadt der Insel zu nennen, die mit ihrem Hafen Nuevitas und Umgegend 60,000 Einw. zählt, und der Bau der ersten 20 Meilen von Nuevitas bis an die Ebene von Bayatavo schon seit dem 26. September 1837 von der betreffenden Actien-Gesellschaft mit dem nordamerikanischen Ingenieur Benjamin H. Wright für 320,000 P. (453,333 Rthlr.) contrahirt ist, so schreitet derselbe nur langsam fort; doch wird die Bahn schon theilweise befahren und wohl nach und nach fertig werden.

Oben genannte 6 Bahnen haben eine Gesammtlänge von 173½ engl. oder 37½ deutschen geographischen Meilen.

Außerdem besteht noch eine kleine Bahn von Regla, an der Bai von Havana nach Guanabacoa, und der nahen Kohlenmine, und außerdem sind noch mehrere Bahnen projektirt.

So weit, was die Spanischen Eisenbahnen betrifft, und soll, nach Herapaths railway and commercial Journal, auch in die englisch-indischen Besitzthümer die Lust eindringen, Eisenbahnen anzulegen. Der „Calcutta Englischman" hat eine Karte von denjenigen Linien ausgegeben, welche das Land für seine militärische Vertheidigung und für seine ackerbaulichen und Handels-Interessen zu erheischen scheint. Ohne die örtlichen Schwierigkeiten, über welche wir uns kein Urtheil anmaßen, in Betracht zu ziehen, scheint der Plan mit viel Umsicht aufgefaßt zu sein. Drei Hauptpunkte sind angenommen, von welchen aus die Linien strahlen, nämlich Bombay, Madras und Calcutta.

Vom letztern ausgehend, erstreckt sich eine Linie nach Norden über Allahabad, Agra und Delhi ꝛc. bis Ferolepore. Von diesem Stamm sollen mehrere Zweige unterwegs nach den wichtigsten Städten ausgehen. Nahe bei Mirzapuhr dreht sich die Linie südwärts an Jubbalpuhr, Hoshungabad vorbei bis Bombay. Wir brauchen kaum ein Wort darüber zu verlieren, welchen Werth eine Schienenweg-Verbindung zwischen Bombay und Calcutta haben muß, um des langen und oft lästigen Seewegs um das Cap Comorin überhoben zu seyn. Zwischen diesen wichtigen Punkten ist dann eine andere Linie für den Dienst der südlicheren Gegenden vorgeschlagen; ebenfalls von Calcutta ausgehend, streift sie an der Küste bei Cuttack und Vizagapatam vorbei, zieht um Ellore und Hyderabad herum nach Bombay; von einem Punkte westlich von Hyderabad läuft eine Linie ab nach Madras und von hier nach Seringapatam, zu dem Hafen von Cananore. Ungefähr 50 (engl.) Meilen von Madras ab ist ein Zweig angelegt nach Salem, Trickinopoly, und fortan nach Palamcottah bis zum Vorgebirge Comorin ꝛc. Diese Nachricht scheint uns zu den vielen unreifen Projekten zu gehören, welche leider jetzt auch in Deutschland in so reichem Maaße auftauchen, und mehr auf eine Geldmacherei, als eine wirkliche Absicht der Ausführung sich gründen. Es ist zu erwarten, daß die Regierungen diesem so verderblichen Treiben eine gebührende Grenze setzen, und dem Beispiele folgen werden, was Preußen bereits auf eine so kräftige Weise gegeben hat.

Indem wir unsere Mittheilungen über Stand und Ergebnisse der Eisenbahnen bis zum Schluß des Jahres 1843 hiermit schließen, glauben wir noch anführen zu müssen, wie das Jahr 1844 dem Eisenbahnwesen bereits sehr günstige Resultate zugeführt hat. Wir behalten uns vor, in späteren Mittheilungen das Wichtigste davon zu veröffentlichen, und werden dabei namentlich die Gutachten ausführlich mittheilen, welche von mehreren der tüchtigsten Techniker Englands, Frankreichs und Deutschlands für und gegen die Anwendung des atmosphärischen Princips für Eisenbahnen abgegeben worden sind.

Anhang.

Die

Eisenbahnen

in

Großbritannien

und

Irland,

in ihren

Anlage- und Betriebs-Verhältnissen,

nebst einer

Tabellarischen Uebersicht

aller in Amerika ausgeführten und im Ausbau begriffenen Eisenbahnen.

Frankfurt am Main.

1844.

Ueber die in Grossbritannien und Irland ausgeführten Eisenbahnen ist bis jetzt noch keine populäre Beschreibung erschienen. Es ist zwar vor etlichen Jahren ein sehr gutes Werk herausgegeben worden, welches das Englische Eisenbahnwesen sehr gründlich beleuchtet und in ausführlichen Zeichnungen verdeutlicht, es ist jedoch zu hoch im Preiss, um sehr verbreitet zu sein.

Die nachstehende Beschreibung der Englischen Eisenbahnen und deren Betriebs-Verhältnisse gründet sich auf offizielle Nachweisungen und ist der Railway-Reform entnommen, welche auf die ausführlichste Weise die Verhältnisse der Englischen Schienenwege beurtheilt. —

Die Amerikanischen Eisenbahnen sind bis zum Schlusse des Jahres 1840 in dem trefflichen Werke des Ritters von Gerstner — welchem die anliegende Tabelle entnommen ist — auf das genaueste beschrieben. Die Amerikanischen Eisenbahn-Journale geben ausgedehnte Mittheilungen über die Fortschritte der Amerikanischen Eisenbahnen. Es wird fortgefahren werden, das Bemerkenswertheste davon von Zeit zu Zeit in deutsche Blätter übergehen zu lassen. —

Beil.

Eisenbahnen in Großbrittanien und Irland.

Arbroath und Forfar. 15¼ Meilen. Der Verkehr zwischen beiden Plätzen ist großentheils durch die Eisenbahn geschaffen worden. Vor ihrer Eröffnung war die Zahl der Reisenden so gering, daß nicht eine einzige öffentliche Fahranstalt bestehen konnte. Jetzt sind vier Züge im Gang, welche täglich 3 bis 400 Personen befördern. Die Preise sind sehr mäßig. Ueberhaupt sind die Preise auf den schottischen Eisenbahnen im Durchschnitt nur halb so hoch, wie auf den englischen.

Bahnlinie. Sie beginnt bei der Hafenstadt Arbroath, wendet sich nördlich gegen St. Vigears Kirk, krümmt sich westwärts, geht vorbei an Guthrie-Castle und am Dorf Lunnan-Head und endigt bei Forfar. Sie hat 23 Brücken, die meisten von Stein, die übrigen von Gußeisen, darunter einige sehr große.

Die Corporationsacte für die Bahngesellschaft ging durch im Mai 1836 (dem an Eisenbahngesetzen so fruchtbaren Jahr), und die Bahn ward eröffnet im Jahr 1839. Das ursprünglich genehmigte Capital betrug 70,000 Pf. und ward später auf 160,000 Pf. erhöht. Die Baukosten betrugen 136,000 Pf.; diese Bahn ist somit eine der wohlfeilsten im Reich.

Die Einnahme betrug im ersten Jahre 7580 Pf., die Ausgabe 5330 Pf. von 93,660 Reisenden und 46,435 Tonnen Gütern. Seit der Eröffnung hat sich der Verkehr bedeutend gehoben. In dem mit dem 15. April 1843 schließenden Jahr belief sich die Einnahme auf 8540 Pf. In der letzten Jahresversammlung vom 19. Juni wurde eine Dividende von 2½% auf das alte Capital ausgeworfen, und ein Ausschuß bestellt, um über die Angelegenheiten der Bahn zu berichten. Diese Bahn ist die nördlichste im Königreich.

Ardrossan und Johnstohn. Sechs Meilen. Die Corporationsacte dieser Gesellschaft ging durch im Jahre 1827. Die Bahn ward eröffnet 1831.

Bahnlinie. Sie beginnt westlich vom Hafen Ardrossan, geht dicht am Firth of Clyde vorbei, läuft in einer Krümmung weiter durch Saltcoats, wendet sich dort westlich und mündet westlich von Kilwinning in die Bahn von Ayrshire. Die Zweigbahn von Doura läuft von der Hauptlinie aus bei Dubbs, geht unter der Ayrshire Bahn weg und endigt bei der Kohlengrube von Doura.

Die Zahl der auf ihr beförderten Reisenden betrug für das mit dem 1. Juli 1842 endende Jahr 64,843 und das Gewicht der transportirten Kohlen 50,400 Tonnen. Einnahme 4970 Pf.

Aylesbury. Sieben Meilen. Die Corporationsacte ist vom Jahre 1836. Eröffnet ward die Bahn im Juni 1839. Sie mündet bei Tring, 35¼ Meilen von London, in die London-Birmingham Bahn. Das Capital, dessen Aufnahme genehmigt ward, betrug 66,000, die Einzahlungen 61,000 Pf. Diese Bahn ist an die London-Birmingham Gesellschaft um jährliche 2500 Pf. verpachtet und es heißt, ihre Direction sei mit der Direction der London-Birmingham in Unterhandlung wegen eines Verkaufs.

Ballochney. Sechs Meilen. Der Theil Schottlands, durch welchen diese Bahn läuft, ist sehr reich an Mineralproducten und der Bau von Eisenbahnen hat den Wohlstand desselben bedeutend gehoben. Die Acte der Gesellschaft ist vom Mai 1826; das genehmigte Capital, Anlehen mit eingeschlossen, betrug 28,431

und war später auf 38,431 Pf. erhöht. Diese Linie läuft von Westen nach Osten, und steht durch eine Zweigbahn nach Monkland in unmittelbarer Verbindung mit der Bahn von Slamannan. Sie hat eine selbstthätige Ebene von 36,000 Fuß Länge, auf welcher die abwärts gehenden beladenen Wägen die leeren wieder hinaufziehen — ein Verfahren, welches auf mehreren anderen Bahnen gleichfalls befolgt wird. Diese Bahn hat zweierlei Züge; die einen mit Pferden durch die Gankirk-Glasgow Gesellschaft, die andere mit Dampf durch die Slamannan-Gesellschaft betrieben. Die Zahl der Reisenden in dem mit dem 2. Juli 1842 endenden Halbjahr betrug 24,341. Die Einnahme von ihnen 390 Pf. Die Haupteinnahme ist vom Steinkohlentransport. Im benannten Halbjahr wurden 216,000 Tonnen Kohlen befördert, und die Einnahme davon betrug 6650 Pf. Gesammteinnahme 7040 Pf.

Birmingham und Derby. 48 Meilen. Eines der größten Glieder der Verbindungskette zwischen der Hauptstadt und Yorkshire. Die Corporationsacte ward im Mai 1836 gegeben; die Eröffnung der Bahn fand 1839 Statt. Das vom Parlament ursprünglich genehmigte Capital betrug 830,000 Pf., und war später auf 1,056,666 Pf. St. erhöht.

Bahnlinie. Bei Hampton, 102 Meilen von London, von der London-Birmingham Bahn auslaufend, geht sie an Coleshill, Tamworth, Oakley Barton, Burton am Trent und Wellington vorbei bis zur Station von Derby, wo sie mit den Bahnen von Midland und North-Midland zusammenstößt. Die Entfernung von London beträgt 141 Meilen.

Diese Bahn ist eine schlechte Speculation gewesen, nicht sowohl, weil die Baukosten den Voranschlag überstiegen, als weil der Verkehr geringer ist, als man berechnet hatte. Bei der letzten Versammlung der Eigenthümer sah man, daß diese mit der Verwaltung zufrieden sind. Auch das Publikum hat sich nicht zu beschweren, wenigstens nicht über die Preise für diejenigen, welche von London kommend, die Bahn in ihrer ganzen Länge befahren. Solche Reisende bezahlen für die Strecke von 48 Meilen in der ersten Wagenklasse mit Vergnügen einen Shilling. Wer dagegen nur die Hälfte dieser Strecke fährt, hat vier Shilling zu zahlen. Hier finden wir also einen Grundsatz, der im Reiseverkehr nicht minder neu ist als in der Mathematik: „der Theil macht mehr aus als das Ganze." Folgerichtig müßte die Direction für 12 Meilen acht Shilling fordern u. s. w. Diese merkwürdige Logik hat ihren Grund in der Eifersucht dieser Bahngesellschaft gegen die der Midland-Counties wegen des Transports von London nach Derby. Das Recht jener Gesellschaft zu solchen Preisbestimmungen ist von der Queensbench in Frage gestellt worden, von einem patriotischen Manne, welcher vermuthlich ein Paar hundert Pfund zu zahlen bekommen wird, für die Gewißheit darüber, ob die Gesellschaft ihn um eine halbe Krone überhalten hat oder nicht.

Die Actien dieser Gesellschaft stehen sehr niedrig — zu 37%. Die Zahl der Reisenden betrug in dem mit dem 31. Dezember 1841 endenden Halbjahr 310,165; in dem mit dem 30. Juni 1842 endenden 85,494 und in dem folgenden 98,000. Einnahmen und Ausgaben für das letzte Halbjahr sind bereits früher angegeben. Die Gesellschaft dieser Bahn steht im Begriff, sich mit denen von Midland und von North-Midland zu verschmelzen.

Birmingham und Gloucester. 55 Meilen. Ihre Corporationsacte ist vom April 1836, ihr genehmigtes Capital sammt Anlehen war ursprünglich

1,265,000 Pf. St., und ward durch einen spätern Parlamentsbeschluß auf 1,441,666 Pf. erhöht. Eröffnet ward sie von Cheltenham nach Bromsgrove im Juni 1840, und im folgenden Jahre auf ihrer ganzen Länge.

Bahnlinie. Von Gloucester in fast gerader Richtung nach Cheltenham und durch den Weiler Alstone über den Fluß Chelt nach Ashchurch gehend, tritt sie im Kirchspiel Bredon in die Grafschaft Worcester ein, läuft an Eckington vorbei, geht auf einer eisernen Brücke über den Avon, durchschneidet den Wald von Croom Percy, läuft längs dem Worcester-Birmingham Canal hin, den sie mehrfach überschreitet und geht durch das Townshin Bordesley bis zu dem Punkt, wo sie mit der London-Birmingham Bahn zusammentrifft. Bei Tewkesbury hat sie eine Zweigbahn von $2\frac{1}{2}$ Meilen Länge. Ihr Verkehr ist nicht groß; ihre Actionäre haben schlechte Geschäfte gemacht; die Actien stehen etwa 50%. Die Verwaltung gilt für gut. Die Fahrpreise erster Klasse sind hoch (über 3 Pce. die Meile). Die Preise zweiter und dritter Klasse sind mäßig. Die Zahl der Reisenden betrug in dem mit dem 31. December 1841 endenden Halbjahr 193,276, im entsprechenden Halbjahr 1842 nur 174,550, im dazwischenliegenden nur 150,702.

Bishop Auckland und Weardale. Acht Meilen. Diese Bahn zweigt sich ab von der Stockton-Darlington, nahe bei der Zweigbahn von Blackboy, geht zwischen Bishop Auckland und Blue Row durch, an Woodside vorbei über den Fluß Weare und endigt bei der Straße von Walsingham. Sie hat einen Tunnel und 22 Brücken. Sie ist 1838 gebaut und hat etwa 100,000 Pf. gekostet. Sie befördert keine Personen. Ihre Haupteigenthümer sind bei dem Kohlenhandel betheiligt, für welchen die Bahn eben bestimmt ist. Die von ihr beförderten Kohlen werden auf der Tyne und Weare verschifft.

Bodmin und Wadebridge. 15 Meilen. Angefangen 1832, beendigt 1834. Von Wadebridge auslaufend, folgt sie dem Fluß Camel bis Wenthworth und spaltet sich dort in zwei Aeste, einen nach Bodmin, $1\frac{3}{4}$ Meilen, den andern nach Ruthern Bridge, eine Meile. Sie hat wenig Verkehr und in den Parlamentsberichten kommt über sie nichts weiter vor, als der Betrag, der von ihr bezahlten Abgabe — für das vorige Jahr 12 Pf. 8 Sh. $11\frac{1}{2}$ Pce. Sie ist die einzige Bahn in Cornwall.

Bolton-Leigh und Kenyon und Leigh-Junction. 10 Meilen. Im Jahr 1825 bewilligte das Parlament den Bau einer Eisenbahn von Manchester und dem Bury-Canal im Kirchspiel Bolton le Moors nach dem Kirchspiel Leigh in der Nähe des Canals von Liverpool nach Leeds. Das genehmigte Capital betrug 160,000 Pf. Der Verkehr auf dieser Bahn hat etwas nachgelassen. Die Zahl der Reisenden im Jahr 1838 war 86,320 und die Einnahme 6831 Pf.; in dem mit dem 30. Juni 1842 schließenden Jahr: Reisende 76,058; Einn. 5826 Pf.

Bolton und Preston. $15\frac{1}{2}$ Meilen. Etwa mit Ausnahme von Durham ist keine Grafschaft Englands so von Eisenbahnen durchschnitten, wie Lancaster. Hier findet sich fast keine Meile Weges, wo nicht dem Reisenden eine Eisenbahngelegenheit geboten wird. Die genannte Bahn ist noch nicht vollendet und erst auf 10 Meilen von Preston nach Chorley eröffnet. Vollendet, wird sie ein Glied der Kette bilden, welche hoffentlich bald die nördliche und die südliche Hauptstadt miteinander verbinden soll. Die Zahl der Reisenden auf ihr betrug in dem mit dem 30. Juni 1842 endenden Jahr 80,300.

Brandling=Junction. 25 Meilen. Von Gateshead geht die Linie etwa 5 Meilen bis Brockley Whims, von wo ein Zweig sich nach Monk=Wearmouth wendet. Anderthalb Meilen weiter mündet die Bahn von South=Shields nach Monk=Wearmouth in die Hauptlinie ein. Die Zweigbahn von Boldero verknüpft diese Bahn mit der von Stanhope nach Tyne. Bei Gateshead ist eine geneigte Ebene, welche in die Bahn von Newcastle=Carlisle ausläuft. Die Corporationsacte für diese Bahn ist vom Jahr 1837; der Bau begann 1839. Die Verwaltung dieser Bahn ist übel gewesen. Das Verhalten der Directoren hatte solche Unzufriedenheit erregt, daß voriges Jahr ein Ausschuß erwählt wurde, um den Stand der Bahnangelegenheiten zu untersuchen. Dieser Ausschuß hat vor etlichen Wochen seinen Bericht erstattet, welcher nach der Bemerkung der Times, „wofern alle darin angeführten Einzelnheiten sich bewähren, einen Fall so ausgezeichnet schlechter Verwaltung beweisen würde, wie er nur immer bei Directoren einer öffentlichen Gesellschaft vorgekommen ist." Die Anschuldigungen sind: 1) Unternehmung großer Arbeiten, ohne alle, oder ohne genaue Voranschläge; 2) Ernennung von Angestellten, welche der Bahn nicht ihre ganze Aufmerksamkeit widmen konnten; 3) Absendung falscher Berichte von Seiten der Direction an die Actionäre, welche Berichte entweder gänzliche Unfähigkeit, oder die Absicht zu täuschen, beweisen; 4) Absendungen von Berechnungen, in welchen den Actionären ein nicht vorhandener Gewinn vorgespiegelt wurde, indem die Posten versetzt und die des Einkommens in den Formationsconto geschrieben waren und darauf hin, im Widerspruch mit der Acte, Vorschlag von Dividenden, die nicht aus dem Reinertrag bestritten werden konnten; 5) Verkehrung der Weise, das Capital aufzubringen; 6) Unternehmnng großer Arbeiten ohne Kosten= und Ertragsvoranschläge und Ankauf unnöthiger Grundstücke mit erborgtem Geld. — Als Folgen dieser Mißgriffe sind bezeichnet: 1) Vergrößerung des Capitals auf das Vierfache seines ursprünglichen Betrags; 2) große jährliche Ausgaben, schlechter Betrieb und Nichteinträglichkeit der Bahn; 3) große Entwerthung des Eigenthums der Actionäre. — Die Erwiederung der Directoren ist noch nicht erschienen. Die Einnahme im Jahr 1840 betrug 36,712, im Jahr 1841 43,876, im Jahr 1842 40,396 Pf. St. Das in die Bahn gesteckte Capital beläuft sich auf 523,839 Pf.; die Zahl der Reisenden vom 1. Juli 1841 bis zum 30. Juni 1842 war 853,311.

Bristol und Exeter. 76 Meilen. Diese Bahn ist eine Fortsetzung der großen Linie von der Mitte des Reichs nach dem Westen. Begonnen im Jahr 1838 ist sie jetzt auf einer Strecke von 53¼ Meilen bis Beambridge dem Verkehr geöffnet. Im Juni 1844 soll sie vollendet sein. Bis zur letzten Halbjahrversammlung betrug die Ausgabe 1,149,609 Pf. Die Bahn ist um 50,000 Pf. jährlich an die Great=Western Gesellschaft verpachtet und in den Einnahmen dieser sind die Erträgnisse jener Bahn mit inbegriffen. Beide Gesellschaften werden sich vermuthlich verschmelzen.

Bristol und Gloucester. 27½ Meilen. Vollendet wird diese Bahn das Verbindungsglied der Binnen=Grafschaften mit dem Norden einerseits und mit dem Westen Englands andererseits bilden. Die Arbeiten auf dieser Linie gehen sehr langsam. Schon seit fünf Jahren ist die Corporationsacte gegeben und bis jetzt ist nur eine kurze Zweigbahn (Coal Pit Heath) eröffnet. Die Vollendung des Ganzen wird nicht vor zwei Jahren erfolgen; die Strecke von Bri=

stol nach Stonehouse soll im nächsten Frühjahr fertig werden. Der Aufwand der Gesellschaft betrug bis zu ihrer letzten Halbjahrversammlung 229,464 Pf.

Canterbury und Whitstable. Sechs Meilen. Dies war die erste Bahn in Südengland, welche mit Dampfkraft betrieben wurde. Der Bau begann 1826 und war 1830 vollendet. Das vom Parlament genehmigte Capital betrug 95,000 Pf. Diese Bahn hat den Erwartungen der Gründer nicht entsprochen. Die Zahl der Reisenden in dem mit dem 30. Juni 1842 schließenden Jahr betrug 27,632 und die Gesammteinnahme für Kohlen, Güter und Reisende 7302 Pf.

Cheltenham und Great-Western. 42 Meilen. Bei Swindon, 77 Meilen von London, sich an die Great-Western anschließend, ist sie bis jetzt 18 Meilen weit bis Cirencester geführt. Diese Strecke ist der Great-Western Gesellschaft bis zum Jahre 1848 um 17,000 Pf. jährlich verpachtet. Jetzt ist eine Verschmelzung beider Gesellschaften im Werk. Die Kosten für Vollendung der 24 Meilen bis Cheltenham sind zu 900,000 Pf. angeschlagen. Die ganze Anlage ist eine für die Unternehmer unglückliche Speculation gewesen. Ihre 100 Pf. Actien, auf welche 80 Pf. eingezahlt sind, gelten an der Börse etwa 28 Pf. Alle ihre Erträgnisse sind in den Einnahmen der Great-Western Bahn mitbegriffen.

Chester und Birkenhead. 15 Meilen. Die Corporationsacte ihrer Gesellschaft ist vom Jahr 1837. Von Chester aus geht die Bahn über Moston Sutton, Greenfield und Harvey Lane nach Birkenhead. Ihre Anlage ist ein verderbliches Geschäft gewesen. Bei ihrer Eröffnung war alle Aussicht, daß sie eine sehr einträgliche werden würde, weil auf ihr ein großer Umweg nach Liverpool erspart würde. Wie das Publicum verhindert ward, auf ihr zu reisen, ist in der Railway-Times folgendermaßen beschrieben: „Als die Chester-Birkenhead Bahn in Aussicht genommen wurde, war die größte Wahrscheinlichkeit eines guten Erfolgs. Man bewies, daß der Verkehr auf dieser Strecke groß sei, daß die Orte auf ihr an Bevölkerung und Wohlstand zunähmen, und man glaubte, die Verbindung dieser Bahn mit Birmingham und dem Süden durch die Zweigbahn von Chester-Crewe sichere die glänzendsten Aussichten. Dem zufolge stiegen die Actien auf 8 Pf. Agio, lange bevor die Bahn gebaut war, und blieben lange über Pari. Unglücklicherweise legte sich die Gesellschaft der Grand-Junction darein. Sie kaufte die Zweigbahn von Chester nach Crewe an sich und schnitt den Verkehr ab, welcher früher aus den südlichen Grafschaften über Chester ging. Zu diesem Zweck wurden von ihr alle möglichen kleinlichen Mittel des Brotneids angewandt, selbst auf Kosten und zum Verdruß des Publikums, für dessen Bequemlichkeit doch, wie es ursprünglich hieß, die Eisenbahnen gebaut wurden. Seit der Eröffnung der Bahn von Chester nach Birkenhead hat die Gesellschaft der Grand-Junction das Zusammentreffen der Züge zu Chester systematisch verhindert. Aenderte die Chester-Birkenhead Gesellschaft ihren Stundenzettel, um mit den Zügen der Grand-Junction zu Chester in Einklang zu kommen, so wechselte letztere sofort ihre Abfahrtsstunden und nöthigte so die Reisenden, entweder mehrere Stunden lang in Chester zu warten und den Unannehmlichkeiten des Wechsels der Fuhrwerke ausgesetzt zu sein, oder um dies zu vermeiden, den Umweg über Liverpool nach Warrington zu nehmen. Selbst die Postzüge ließ sie nicht in einem weg nach Crewe gehen; sie mußten zu Chester halten, die Päcke wurden über die

Bahn getragen und dann von dem Zug der Grand-Junction weiter befördert. Die Folgen von dieser schmählichen Gegenwirkung sind Ungemach für das Publicum und großer Verlust für die Gesellschaft von Chester-Birkenhead, deren Actien von 8% Agio auf 32 Disconto oder 64% gefallen sind." — Laut dem letzten Halbjahrbericht haben sich die Geschäfte der Gesellschaft einigermaßen gebessert. Die Zahl der Reisenden in den letzten 6 Monaten hatte 127,659 betragen; die Einnahme 16,580 Pf. und die Ausgaben hatten sich im Vergleich mit dem entsprechenden Halbjahr 1841 um 1700 Pf. gemindert.

Chester und Crewe. 18 Meilen. Angefangen 1837, beendigt 1839, bildet diese Bahn mit der Chester-Birkenhead den geradesten Weg nach Liverpool. Sie ward deswegen von der Grand-Junction Gesellschaft angekauft, um die Ableitung des Verkehrs nach dieser Richtung zu verhindern. Ihr Baucapital betrug 458,333 Pf. St. in Actien von 50 Pf. Den Besitzern dieser Actien gab die Grand-Junction Gesellschaft von ihren 25 Pf. Actien, welche an der Börse jenen verhältnißmäßig ziemlich gleich standen. Es war mehr eine Verschmelzung als ein Kauf. Diese Bahn geht von der Grand-Junction in einer leichten Krümmung nach Oak Farm, nach Aston Hall, bei Bunbury Locks über den Chester Canal und längs dem Canal die Ortschaft Newtown durchschneidend, nach Saighton Lane, durch die Ortschaft Great-Boughton und endigt bei der Brookstreet in Chester. Ein herrlicher Aquaduct von mehr als 400 Fuß Länge führt den Ellesmere-Canal über diese Bahn. Die bedeutendste Brücke der Bahn ist über den Fluß Weaver gebaut. Sie hat acht Bogen, jeden von 40 Fuß Durchmesser. Die Einnahmen dieser Bahn sind in denen der Grand-Junction mitbegriffen.

Clarence. 32 Meilen. Die Parlamentsacte für diese Bahn ging durch im Mai 1828 und genehmigte ein Capital von 500,000 Pf. St. Die Bahn beginnt zu Port Clarence und endigt am nördlichen Ufer des Tees, gegenüber dem Ort Middlesburgh, welcher den östlichen Endpunkt der Stockton-Darlington Bahn bildet. Sie läuft durch die Ortschaften Norton, Whitton, Stillington und Great-Aycliffe und mündet bei Sim Pastura in die Stockton-Darlington Bahn. Ihre Hauptlinie ist 14 Meilen lang. Sie hat drei Zweigbahnen. Die eine, 10¼ Meilen lang, geht von Stillington nach Durham und endigt bei Crow Trees; die zweite, zwei Meilen lang, vom Zollhaus von Norton ausgehend, läuft über die Landstraße zwischen Stockton und Sunderland hinweg nach Stockton, und die dritte, eine weitere Abzweigung der ersteren, geht von Ferny Hill nach Byers Green und hat 5 Meilen Länge. Die Eigenthümer dieser Bahn haben in der letzten Zeit dem Parlament keine statistischen Nachweisungen vorgelegt.

Dublin und Drogheda. 20 Meilen. Es ist zu bedauern, daß das Zusammentreffen von politischen und finanziellen Ursachen die Capitalisten abgehalten hat, ihre Aufmerksamkeit auf Irland zu wenden. Eine nützlichere, d. h. für das Land nützlichere Capitalanlage kann es dort nicht geben, als den Bau von Eisenbahnen. Der Bericht der Commission für irländische Eisenbahnen war nicht geeignet, gute Zinsen von dem in solchen angelegten Capital hoffen zu lassen und darum ist nur eine kurze Eisenbahn in diesem Land vollendet. Eine andere ist theilweise eröffnet und eine dritte, die eben genannte, bildet den Schluß im Verzeichniß irischer Eisenbahnen. Die Linie von Dublin nach Drogheda ward

vor mehreren Jahren begonnen, aber in Folge von Geldverlegenheiten geriethen die Arbeiten ins Stocken. Die Gefälligkeit der Schatzcommissäre, welche ein Anlehen von 150,000 Pf. bewilligten, hat die Directoren in Stand gesetzt, fortzubauen, und die Vollendung im nächsten Jahr ist nun höchst wahrscheinlich. Sie läuft von Dublin nordwärts möglichst nahe am Seeufer hin, an Glasnevin, Swords, Rush und Balbriggan vorbei nach Drogheda. Es wäre zu wünschen, daß bald eine Gesellschaft eine Bahn zwischen Drogheda und Belfast baute, welche, an die Ulster Bahn sich anschließend, die Eisenbahnverbindung zwischen Dublin und dem Norden Irlands vervollständigte.

Dublin und Kingstown. 6 Meilen. Die Corporationsacte der Gesellschaft ist vom Jahr 1831; ihr Capital 370,000 Pf. Die Linie beginnt in Dublin im Westland-Row, eine halbe Meile vom Generalpostamt, läuft zwischen Great-Brunswickstreet und dem großen Canal hin, geht über den Fluß Dodder und dann schnurgerade nach Merrion. Jenseits Merrion ist sie $1^3/_4$ Meilen weit über einen Deich durch die Dublin-Bai nach Black-Rock geführt. Weiterhin läuft sie dicht neben der See her, links von Menkstown und Dunleary bis zu ihrem Endpunkt, der Hafenstadt Kingstown. In dem mit dem 28. Februar 1839 endigenden Jahr betrug die Zahl der Reisenden 1,326,830, und die Einnahme 35,307 Pf. Im folgenden Jahr wurden die Preise zweiter Klasse um $12^1/_2$% gesteigert, und die Zahl der Reisenden betrug 1,280,763, die Einnahme 34,275 Pf. Damals standen die Angelegenheiten der Gesellschaft nichts weniger als glänzend. Ihre Actien verloren 25%; da beschlossen die Directoren getrost, durch eine bedeutende Herabsetzung der Preise, das Publikum anzuziehen, und der Erfolg war, daß die Zahl der Reisenden im Jahr 1841 auf 1,341,248, und im folgenden Jahre auf 1,758,878 stieg. Die Actien, welche früher 25 Pf. unter Pari standen, haben jetzt 16 Pf. Agio.

Dundee und Arbroath. $16^3/_4$ Meilen. Diese Bahn läuft von Dundee aus in südwestlicher Richtung längs der Küste hin an West-Ferry und Milton vorbei. Das verausgabte Capital betrug bis zur letzten Jahresversammlung (7. Juni 1843) 153,136 Pf. Die Gesellschaft beschloß jetzt, den Capitalconto zu schließen, ein Beispiel, welches Nachahmung verdient. — Ihre Einnahmen beliefen sich im letzten Jahr auf 12,943 Pf., 843 weniger, als im vorhergehenden. Das Geschäft der Gesellschaft ist nicht ergiebig ausgefallen. Ihre Einnahmen verzinsen das Capital nur mit 3%. Ihre Bahn ist die wohlfeilste im Bau unter allen britischen Bahnen.

Dundee und Newtyle. 11 Meilen. Die Parlamentsacte für Erbauung dieser Bahn ward im Mai 1826 gegeben. Das genehmigte Capital betrug 170,000 Pf. Die Linie beginnt im Hafen von Dundee und geht über die Sidlaw Berge, wo feststehende Maschinen angewendet werden, in das Thal Strathmore, von wo zwei Zweige auslaufen, der eine nach Coupar Angus, $2^1/_2$ Meilen weit, der andere, $5^1/_2$ Meilen weit, nach Glammis. Der Verkehr auf ihr ist sehr gering. In dem mit dem 30. Juni 1842 endenden Jahr betrug die Zahl der Reisenden 62,346 und die Bruttoeinnahme von Personen und von Gütern 4700 Pf.

Dumferline und Charlestown. 5 Meilen. Diese Bahn befördert wenig Reisende, die Wagen werden von Pferden gezogen. Die Bruttoeinnahme vom 1. Juli 1841 bis zum 30. Juni 1842 betrug 3,955 Pf.

Durham=Junction. $4\frac{1}{2}$ Meilen. Die Corporationsacte dieser Gesellschaft ward im Juni 1834 gegeben, und ein Capital von 130,000 Pf. genehmigt. Der Bau begann erst 1836 und ward im Juni 1838 vollendet. Die Linie geht von der Stanhope Bahn im Kirchspiel Washington aus, läuft über den Fluß Weare, und in gerader Richtung nach New=Lambton und dann durch die Ortschaften East= und West=Haighton, bei welcher letzterer sie in die Seaham Bahn ausmündet. Bei Low=Lambton ist ein schöner Viaduct über den Fluß Weare, dessen Bau an 400,000 Pf. gekostet hat. Der Verkehr auf dieser Bahn ist nicht groß. In den 6 Monaten von dem 3. Jänner 1842 betrug die Zahl der Reisenden 32,753, und die Einnahme 802 Pf. Die Haupteinnahmen fast aller Bahnen in der Grafschaft Durham sind vom Kohlentransport. Wenn, wie bei dieser Bahn der Fall ist, die Kohlengruben und die Eisenbahn, auf welcher die Kohlen an den Einschiffungplatz verführt werden, einerlei Eigenthümer haben, so werden über den Bahnbetrieb keine Parlamentsberichte erstattet.

Durham und Sunderland. 16 Meilen. Die Parlamentsacte für den Bau dieser Linie ist vom August 1834. Das Anfangs und nachträglich genehmigte Capital betrug 256,000 Pf. St. Die Linie beginnt auf dem Sunderland=Moor, und geht, über Ryhope und Seaton, nach Merton, von wo eine Zweigbahn nach Haswell in die Bahn von Hartley=Pool ausläuft. Von Merton geht die Hauptlinie weiter nach Sherborne, und von da werden die Reisenden in Postwagen nach Durham befördert. Diese Bahn ist die längste im Reich unter denjenigen, auf welchen feststehende Maschinen angewendet werden. Es sind auf ihr 8 solcher Maschinen in Thätigkeit, Locomotive sind auf dieser Bahn gar nicht im Gebrauch. Das von der Gesellschaft verausgabte Capital beträgt 265,664 Pf. St. Die Einnahmen im letzten Halbjahr beliefen sich auf 15,365 Pf. St. Eine Zeitlang waren ihre Angelegenheiten in so schlechtem Zustand, daß man die Auflösung der Gesellschaft für wahrscheinlich hielt. Neuerdings jedoch hat sich ihre Lage etwas verbessert, und sie zieht 2% Zinsen.

Eastern=Counties. 51 Meilen. Die Corporationsacte dieser Gesellschaft ward im Juli 1836 gegeben, mit der Ermächtigung, ein Actiencapital von 1,600,000 Pf. St. und ein Anlehen von 533,333 Pf. St., im Ganzen 2,123,333 Pf. St. aufzubringen. Ursprünglich war die vom Parlament genehmigte Absicht, eine 126 Meilen lange Bahn nach Norwich und Yarmouth zu bauen, und so eine Eisenbahnverbindung zwischen London und den volkreichen Grafschaften Norfolk, Suffolk und Essex zu vermitteln. Allein die bei der Anlage zu überwindenden Schwierigkeiten waren so groß, daß das für den ganzen Bau bestimmte Capital nur eben ausreichte, um die Linie bis Colchester zu führen. Sie beginnt in London in der Highstreet, Shoreditch, südlich von der Church=Street, geht durch Spitalfields, quer über die Brick=Lane und durch Mile=End, wo eine Station ist. Weiter geht sie quer über die Dog=Row und Globe=Lane nach der rechten Seite der Londoner Wasserwerke zu Oldford, weiter durch die Marschen nach der linken Seite von Stratford, wo sie die Wansteader Straße durchschneidet; Ilford links liegen lassend, geht sie über die Heerstraße von Essex, bevor sie Romford erreicht. Der Viaduct in London ist ein Meisterwerk. Er ruht auf 160 Bogen und hat über fünf Viertel Meilen Länge. Die Strecke bis Colchester ist erst seit dem März d. J. vollendet. Seitdem betragen die wöchentlichen Einnahmen im Durchschnitt

über 2000 Pf. St. und es ist wahrscheinlich, daß sie steigen werden. Die Fahrpreise sind im Vergleich mit den der meisten andern Bahnen sehr hoch. Für die 51 Meilen nach Colchester werden in einem Wagen dritter Classe 7 Sh. genommen, auf der Südostbahn für die 79 Meilen nach Folkstone nur 6 Sh.

Edinburgh und Dalkeith. 8¼ Meilen. Die Corporationsacte ist vom Mai 1826, das Capital betrug 133,418 Pf. St. Erst im Jahr 1831 (Juli) ward die Bahn eröffnet. Später wurde eine (im Juli 1838 vollendete) Zweigbahn nach Leith und gleichzeitig eine andere nach Musselburgh gebaut. Die Bahn hat einen Tunnel von einer Viertelmeile Länge und neun Brücken. In den Jahren 1838 und 1839 betrug die Zahl der Reisenden 548,164, und die Ziffer der Einnahmen 13,672 Pf. St. Die Reisenden dritter Klasse verhalten sich hier zu den Reisenden erster Classe wie 58 zu 1, und zu den Reisenden zweiter Classe wie 4¾ zu 1; die der zweiten zu den der ersten wie 13 zu 1, Der Kohlentransport beträgt etwa 120,000 Tonnen jährlich. Für drei Jahre bis zum 31. December 1838 beliefen sich die Ausgaben auf 29,769 Pf. St. 14 Sh. und die Einnahmen auf 41,177 Pf. St. 19 Sh. 9 Pcee. In den sechs letzten Monaten des Jahres 1841 betrug die Zahl der Reisenden 143,000. Die Einnahmen sind sich seit Eröffnung der Bahn ziemlich gleich geblieben.

Edinburgh und Glasgow. 46 Meilen. Es dauerte lange, bis die vorsichtigen Schotten sich an einen Bau wagten, welcher so viel Durchgrabungen erfordert. Die Gesellschaft erhielt ihre Parlamentsacte im Juli 1838, ihr Capital betrug 1,200,000 und ward später auf 1,500,000 Pf. St. erhöht. Die Bahn beginnt am Heumarkt in Edinburgh und zieht sich westwärts von Kingston Linlithgow und Falkirk vorbei, fast paralell mit dem Edinburgh-Glasgow Canal, bis sie über denselben setzt und von der Schleuße 16 des Forth-Clyde-Canals mit letzterem paralell läuft, bis 3½ Meilen vom Glasgow-Bahnhof. Im Kirchspiel Abercorn ist ein Durchstich von 50 Fuß Tiefe und etwa 3 Meilen Länge. Ferner hat die Bahn fünf Tunnels, deren Länge etwa 1¼ Meilen beträgt, 64 Brücken und verschiedene Viaducte von bedeutender Länge. Der über den Almond mißt 2160 Fuß. Nächst ihm kommt der über den Avon. Die ganze Linie ward im März 1842 eröffnet. Von da an, bis zur letzten Halbjahrversammlung im Februar betrug in 11 Monaten die Zahl der Reisenden erster Classe 92,930, zweiter Classe 145,557, dritter Classe 346,898, also im Ganzen 585,385. Die Fahrpreise sind sehr mäßig: erste Classe 8 Sh., zweite Classe 6 Sh., dritte Classe 4 Sh., und auf einem Extrazug nur 2 Sh. 6 Pce. — fast dreimal weniger, als auf der entsprechenden Strecke von London nach Colchester. (Vergl. Eastern-Counties.) Es war im Plan gewesen, die Linie bis zur Nordbrücke von Edinburgh auszudehnen; allein die Meinungen der Eigenthümer waren so getheilt, daß man die Sache auf sich beruhen ließ. An Sonntagen gehen nur zwei Züge von jedem Endpunkt der Linie ab. Einige Actionäre wollten die Sonntagsfahrten ganz abgeschafft wissen, drangen aber nicht durch. Die Geschäfte dieser Gesellschaft sind sehr gut. Sie zieht 5% Zinsen von ihrem Capital; dennoch stehen ihre Actien gewöhnlich etwas unter Pari.

Edinburgh und Newhaven. 2 Meilen. Die Parlamentsacte für diese Gesellschaft ist vom August 1836. Das Capital derselben betrug 140,000 Pf. St. Die Linie beginnt bei der Stadtwage an der Nordbrücke und läuft fast schnurgerade nach dem Trinity-Chair-Pier zu Newhaven. So kurz sie ist, so be-

deutende Arbeiten hat sie erfordert, unter andern den Durchstich an dem Weg von Queensferry, welcher fast eine Viertel Million Cubikyards beträgt, den Edinburgh-Tunnel von 300 Schuh Länge, die Brücke über den Queensferryweg u. s. w. Ueber den Betrieb dieser Bahn sind keine Parlamentsberichte vorhanden.

Garkirk und Glasgow. 8 Meilen. Diese Gesellschaft hat verschiedene Parlamentsacten erhalten, darunter die erste im Mai 1826. Das genehmigte Capital betrug 148,195 Pf. St. Die Bahn beginnt zu St. Rolox bei Glasgow, geht geradenwegs nach Milton, krümmt sich durch das Robroyston-Moos, nimmt eine östliche Richtung, geht an Clayhouse und nahe an Gartcloß vorbei, und mündet in die Monkland-Kirkintilloch Bahn bei dem Kohlenlager von Garkill, zu Gartsherrie. Sie hat mehrere bedeutende Durchschnitte und hübsche Brücken. Ihr Betrieb stellte sich in den Jahren 1832, 1839 und 1842 folgendermaßen:

			Ertrag.		
	Tonnen.	Reisende.	Pf.	Sh.	Pce.
1832	114,144	62,605	6,476	6	5
1839	206,275	97,777	13,462	18	4
1842	274,808	137,099	14,822	0	0

Das Verhältniß der Reisenden erster Classe zu den Reisenden zweiter Classe war im Jahre 1842 wie 1 zu 21. Die Ausgabe betrug 7633 Pf. 18 Sh. ½ Pce. Das aufgewandte Capital 107,364 Pf. St. 12 Sh.

Glasgow-Paisley und Greenock. 22½ Meilen. Es gehörte viel Kühnheit dazu, den Bau dieser Bahn mit der Aussicht auf die gefährliche Concurrenz der Dampfboote auf der Clyde zu unternehmen, und auf keiner Bahn ist die Sparsamkeit in Verwendung des Dampfes, als eines Surrogats für die Arbeit von Zugvieh, so weit getrieben, wie auf dieser. Die Corporationsacte für ihre Gesellschaft ward im Juli 1837 gegeben. Ihr Capital betrug 533,333 Pf. St., von denen 133,333 durch ein Anlehen aufgebracht wurden. Die Bahn ward im Juli 1840 eröffnet. Von Glasgow bis Paisley bildet sie 6¾ Meilen weit mit der Bahn von Ayrshire (der folgenden) eine und dieselbe Linie. Jenseits Paisley wendet sie sich rechts am Rennplatz vorbei über die Gewässer von Black-Cart und Grype, durchschneidet schnurgerade die Moose von Falword und Dargavel bis Bishopton Ridge, geht nach Laigh Hatton und West Ferry und von hier dem südlichen Ufer der Clyde entlang, dann ab nach Port Glasgow und endlich nach Greenock. Die größten Durchschnitte dieser Bahn sind an der Höhe von Bishopton und gehen meist durch Felsen auf beiden Seiten, und zwischen den zwei Tunnels. Auch an dem Berg von Cartsburn und an dem von Carnegie sind bedeutende Durchschnitte. Die Bahn hat an 60 Brücken und Viaducte, die aber keine besondere Erwähnung verdienen. Der Voranschlag dieser Gesellschaft betrug (abgesehen von Maschinen und Wagen) 401,000 Pf., die wirklichen Kosten stiegen auf 738,000 Pf. Die erwartete Einnahme war ganz genau auf 93,511 Pf. St. 1 Sh. 4 Pce. berechnet, und die wirkliche Einnahme stellte sich nicht halb so hoch. Die Betriebsweise dieser Bahn und die finanzielle Wirkung der Herabsetzung ihrer Fahrpreise ist früher wiederholt erwähnt worden. Die Zahl der Reisenden im Jahr 1841 war 435,650, im folgenden Jahr, wo im Mai die Preisveränderung eintrat, 833,755.

Glasgow, Paisley, Kilmarnock und Ayr. 51½ Meilen. Diese Bahn wird mit der Zeit höchst wahrscheinlich das Mittelglied der Eisenbahnver-

bindung zwischen London und Edinburgh im Westen werden. Von London bis Lancaster ist die Linie 232 Meilen weit hergestellt, durch die Bahnen von Birmingham, die Grand-Junction und von Preston. Deßgleichen ist die Linie von Edinburgh nach Kilmarnock vollendet. Mithin fehlt nur noch die Linie von Kilmarnock bis Lancaster. Die Acte der Gesellschaft von Glasgow-Ayr ging im Juli 1837 durch. Der Betrag des Capitals sammt Anlehen war 833,300 Pf. St. und wurde auf 1,093,650 vermehrt. Die Bahnlinie zieht von der Station in Tradeston in Glasgow etwa eine Meile weit paralell dem Canal zwischen Glasgow und Paisley, wendet sich dann 3 Meilen weit westlich bis Haigh Hillington, geht von da zwei Meilen weit nach Paisley, wendet sich von da nach dem Cartfluß, setzt über denselben, geht nordwärts von Elderslie weiter an drei verschiedenen Punkten über den Canal von Glasgow, Paisley und Johnstone und südwärts von Johnstone dicht an die Schleuße von Kilbirnie durch die Stadt Kilwinning (westlich von welcher die Bahn von Ardrossan einmündet). Von da ist sie abgesteckt nach Irvine, nähert sich dem Firth of Clyde und geht in gerader Richtung nach dem nördlichen Ende der neuen Brücke von Ayr. — Die Zweigbahn von Kilmarnock (welche im vergangenen März eröffnet ward), geht im Kirchspiel Dalry, etwa 23 Meilen von Glasgow von der Hauptlinie ab, zieht 2 Meilen südwärts, und dann 11 Meilen weiter südwestwärts nach ihrem Endpunkt.— Diese Eisenbahn hat 12 Brücken, die hauptsächlichsten über die Gewässer Irvine und Garnock und über den Cart bei Paisley. Bei Arkreston ist ein kurzer Tunnel. Vom 5. August 1839 bis 5. August 1840, wo die Linie 14 Meilen weit eröffnet war, betrug die Zahl der Reisenden 137,117. Von da bis zum 30. Juni 1841 belief sie sich auf 618,484. Die Fahrpreise sind mäßig. Die Gesellschaft hat kein Glück gemacht. Ihre 50 Pf. Actien stehen 16 Pf. unter Pari.

Grand-Junction. 78 Meilen. Die Corporationsacte für diese Gesellschaft ward im Mai 1833 gegeben. Der Voranschlag der Kosten war 1,040,000 Pf. oder beiläufig 13,300 Pf. für die Meile. Die wirklichen Kosten stiegen auf mehr als das Doppelte. Das ganze Capital, dessen Aufbringung genehmigt ward, belief sich am Ende auf 1,957,800 Pf. Die Bahnlinie läuft von dem Bahnhofe in der Curzonstreet zu Birmingham, geht rechts an Aston dicht bei Perry Bar vorbei, biegt ab nach der rechten Seite von Wolverhampton, geht geradewegs nach Stafford und Crewe, wo die Linie nach Chester links abgeht. Die Hauptlinie zieht weiter an Hartford und Preston-Brook vorbei nach Warrington, wo sie mit der Bahn zwischen Liverpool und Manchester zusammentrifft. Sie hat über 150 Brücken und 2 Tunnels, von denen der eine bei Wolperhampton 200, der andere bei Preston-Brook 40 Yards lang ist. Uebrigens sind die Bauschwierigkeiten nicht groß gewesen. Die Linie ist durchgängig ziemlich eben. Die Bahnhöfe sind mit vieler Rücksicht auf Ersparniß gebaut. Die Zahl der im Jahr vom 1. Juli 1841 bis zum 30. Juni 1842 beförderten Reisenden betrug in der ersten Classe 283,864, in der zweiten 151,210, in der dritten 60,893. Daraus erhellt, daß die Zahl der Reisenden erster Classe fast doppelt so groß ist, wie die der zweiten, und über viermal so groß, als die der dritten. Keine Gesellschaft hat so gute Gelegenheit gehabt, unser Eisenbahnsystem in Anwendung zu bringen, wie die der Grand-Junction. Wie und mit welchem Erfolg haben wir früher gesehen. Reisende,

deren Umstände die Wahl eines Wagens dritter Classe räthlich machten, sind oft genöthigt, sich in einen Wagen erster Classe zu setzen. Kein Zweifel, daß die Gesellschaft bei diesem Zwangsystem gewinnt. Kürzlich enthielt die Wolverhampton Chronicle folgenden Artikel: „Die Grand-Junction Gesellschaft fand vermuthlich keinen Vortheil bei ihrer neuerlichen Erhöhung der Fahrpreise zwischen Birmingham und Norton-Bridge, und setzt sie also seit dem 1. d. M. wieder so ziemlich auf ihren alten Betrag. Allein dieser ist noch bei Weitem zu hoch, um ihr den Verkehr zwischen beiden Orten zu sichern. Kutschen und Omnibus nehmen 1 Sh. 6 Pce. bis 2 Sh. 6 Pce. Die Eisenbahn nimmt 2 bis 4 Sh. (in den „Schweinskasten" jedoch nur 1 Sh. 6 Pce.). Zu dem Fahrpreis auf der Eisenbahn ist noch hinzuzurechnen die Unannehmlichkeit, daß man an jedem Ort etwa eine Meile weit bis zum Bahnhof zu gehen oder 1 Sh. für die Fahrt in einem Omnibus zu bezahlen hat, welches letztere mit den Fahrpreisen der Bahn zusammen 3 bis 5 Sh. ausmacht. Die Ansätze in dem Bahntarif sind übrigens höchst seltsam, und für kurze Strecken ganz unmäßig: 4 bis 7 Pce. die Meile! Rechnet man diese Uebertheurung zu dem offenkundigen Mangel an Bequemlichkeiten hinzu, so braucht man nicht lange zu fragen, warum die Leute das Reisen auf dieser Bahn vermeiden."

Great North of England. 45 Meilen. Der ursprüngliche im Jahr 1836 vom Parlament genehmigte Plan war, die ganze 75½ Meilen lange Strecke von Newcastle nach York zu bauen, und zugleich mehrere Zweigbahnen von einer Gesammtlänge von 40 Meilen. Für diese Linie, und für eine 35 Meilen lange Verbindungslinie nach Leeds waren 1,700,570 Pf. veranschlagt. Sie ist blos auf der 45 Meilen langen Strecke bis Darlington fertig, und hat dafür allein 1,200,000 Pf. gekostet. Sie beginnt im Hob Mor, wo die Eisenbahn von York und North Midland sich an sie anschließt, und läuft nach Acomb, von wo eine Zweigbahn nach der Stadt York abgeht. Sie geht dann in gerader Richtung weiter über den Fluß Ouse, durchschneidet im Kirchspiel Brafferton das Pill Moor, nähert sich bis auf eine Meile dem Orte Thirks, welcher östlich liegen bleibt, und geht dann weiter in gerader Linie, setzt bei Castle Hill über den Fluß Wisk, und trifft mit der (mitlerweile für 20,000 Pf. St. angekauften) Crofter Zweigbahn der Stockton-Darlington Bahn zusammen. Der Bau dieser Linie hat viele Schwierigkeiten dargeboten, deren Ueberwindung viel Geld gekostet, unter andern die Durchstiche bei Dalton und Castle Hill, und die Eindeichungen des Tees und North Alerton. Unter den 45 Brücken der Bahn sind die bedeutendsten die über den Tees und die Ouse. Die Actieninhaber, namentlich die zu Newcastle, sind äußerst ungehalten über die weit über den Voranschlag hinausgehenden Ausgaben und über die geringe Wahrscheinlichkeit, daß die gegenwärtige Gesellschaft die Bahn je zu ihrer Vollendung führen werde. Bei der letzten Halbjahrversammlung bemerkte ein Actionär gegen die Directoren: „Ich glaube die Verwaltung ist so schlecht, wie möglich, gewesen. Anfangs behaupteten Sie, die Linie von Darlington nach York würde auf 360,000 Pf. St. zu stehen kommen. In Ihrem nächsten Bericht schlugen Sie die Auslagen dafür auf 450,000 Pf. St. an. Später wurde uns zu wissen gethan, sie würde sich mit 720,000 Pf. St. fertig bringen lassen. Die nächste Steigeruug war auf eine Million; und jetzt finden wir 1¼ Million. Was können wir demnach auf Ihre Angaben geben?" Ein anderer Actionär deutete auf die

von der Direction veröffentlichten Berichte hin, welche die Zinsen von den Auslagen auf 14% jährlich berechneten, während diese in der That nur 2½% betrugen. Er bemerkte: „Die Täuschung im Bericht der Directoren ist höchst verderblich gewesen, und wahrlich, wenn Männer von Herz und Gesinnung an das Unheil denken, welches angerichtet sein könnte, und angerichtet worden ist, so würden Sie sich veranlaßt fühlen, mit Vorsicht zu berichten, anstatt Angaben in die Welt zu senden, welche so bald und so vollständig Lügen gestraft worden sind." — Man sollte denken, nach solchen unwidersprochenen Bemerkungen würden die Direktoren, deren Unfähigkeit auf flacher Hand lag, entweder von selber abgedankt haben, oder durch einen Beschluß der Gesellschaft wegen mangelnden Vertrauens abgedankt worden sein. Weder das Eine noch das Andere geschah, und sogar ein Antrag auf Verminderung der Zahl der Directoren fiel durch. — Im zweiten Halbjahr 1841 betrug die Zahl der Reisenden auf der großen Nordbahn Englands 72,091, und im entsprechenden Halbjahr 1842 80,738.

Great-Western. 118¼ Meilen. Die Corporatiorsacte der Gesellschaft ward im Jahr 1835 gegeben, das durch Actien aufzubringende Capital sollte 2,500,000, die Ergänzung mittelst Anlehen 833,333 Pf. St. betragen. Wie bei den meisten andern Bahnen blieb der Voranschlag weit hinter den wirklichen Kosten zurück; hier betrug der Unterschied an drei Millionen Pfund Sterling! Die Aufbringung dieser Differenz ward durch nachträgliche Parlamentsacte genehmigt. — Die Bahn beginnt in London in dem Stadttheil Paddington, geht südlich von Kenfall-Green nach Hanwell, West-Drayton, Slough, Maidenhead, Twyford, Reading, Steventon und Swinton — wo die Cheltenham Bahn einmündet — weiter nach Wooton-Basset, Chippenham, Bath und Bristol, wo sie im Bahnhof von Temple-Mead endigt. Selten hat ein Unternehmen solche Bauschwierigkeiten dargeboten, wie diese Eisenbahn. Die Erdarbeiten waren sehr bedeutend, namentlich die Dämme bei Keynsham Hams, deßgleichen der Damm und der Durchstich bei Saltford. Unter der großen Zahl von Tunnels ist der bedeutendste der von Box-Hill zwischen Bath und Chippenham, welcher an 2 Meilen Länge hat; auch viele Brücken und Viaducte hat diese Bahn, namentlich den Warncliffe-Viaduct bei Hamwell, welcher die Bahn über das Brentthal wegführt, die Themsebrücke bei Maidenhead und den Viaduct bei Bath. Im Juni 1838 ward die Bahn bis Maidenhead eröffnet, und im August 1841 auf ihrer ganzen Länge bis Bristol. Die Eigenthümer der Bahn haben die Cheltenham Bahn auf einige Jahre gepachtet und werden sich jetzt mit der Gesellschaft von Bristol-Exeter verschmelzen, deren Bahn sie ebenfalls in Pacht haben. Die ganze Bahnlänge, welche jetzt im Betrieb der Great-Western Gesellschaft steht, beträgt demnach 189¾ Meilen, nämlich die Great-Western Bahn 81¼ Meilen, die von Bristol nach Exeter 53 Meilen, die von Swinton nach Cheltenham 18¼ Meilen. Für beide Zweigbahnen gibt die Gesellschaft wöchentlich an 1300 Pf. St. ab, und außerdem an die Gesellschaft von Exeter einen Farthing für jeden Reisenden und für jede Tonne Gut die Meile. Trotz dem, daß die Baukosten den Voranschlag so weit überschritten haben, ist mit dieser Bahn doch ein gutes Geschäft gemacht worden. Bis zur letzten Halbjahrversammlung betrugen die Ausgaben 6,540,000 Pf. St. und die Einnahme setzt die Direction in Stand, von diesem Capital den Actionären 7% zu zahlen. Es

ist früher bemerkt worden, daß bei der letzten Halbjahrversammlung der Secretair der Gesellschaft die Zahl der Reisenden dritter Classe für die vorhergehenden 6 Monate nicht angeben wollte; der würdige Secretair gab zu verstehen, daß Stillschweigen über diesen Punkt wünschenswerth sei. Der Actionair entgegnete: „Was hilft hier Heimlichthun? Sie werden genöthigt werden, alle irgend geforderten statistischen Nachweisungen zu geben.“ Aber der Secretair dachte vermuthlich: „Es ist genug, daß jeder Tag seine eigene Plage habe.“ Folgendes ist ein Auszug aus dem Bericht, den die Gesellschaft über den Betrieb des letzten Halbjahrs 1841 dem Parlament vorlegen mußte: Reisende erster Classe 201,964, zweiter Classe 634,638, dritter Classe 45,517, Summe 882,119. Die Zahl im entsprechenden Halbjahr 1842 betrug 869,444. Die Zahl in den einzelnen Classen ist nach obigem Maßstab leicht auszurechnen. In Betreff ihrer Geschäftsverwaltung gaben die Directoren den Actionären die befriedigendste Auskunft. Auf keiner Eisenbahn in England fährt man in der ersten Wagenclasse mit solchem Luxus, wie auf der Great-Western.

Hull und Selby. 30 Meilen. Die Gesellschaft erhielt 1836 ihre Corporationsacte und die Erlaubniß 533,333 Pf. St., davon 400,000 durch Actien und 133,333 durch Anlehen aufzubringen. Die Bahn geht auf dem Südufer der Ouse von der Leeds-Selby Bahn aus, setzt über jenen Fluß auf einer Brücke von einem einzigen Bogen, läuft in gerader Linie an den Dörfern Cliff, Wressel und Eastrington vorbei, setzt über den Fluß Derwent und über den Canal von Market Weighton, läuft zwischen North Ferriby und dem Fluß Humber hin, und erreicht endlich den westlichen Quai des Humber-Docks zu Hull. Die ganze Bahnstrecke ist fast eben. Die Bahn wirft 3% von dem darauf gewandten Capital ab. Die wöchentlichen Einnahmen betragen jetzt etwa 800 Pf. In dem Jahr vom 1. Juli 1841 bis zum 30. Juni 1842 war die Zahl der Reisenden 226,006, nämlich erster Classe 36,708, zweiter Classe 45,136, dritter Classe 144,162.

Lancaster und Preston. 20½ Meilen. Wenn einst die westliche Eisenbahnverbindung zwischen London und Schottland vollendet ist, wird diese Bahn kein unbedeutendes Glied derselben bilden. Die Corporationsacte ihrer Gesellschaft ist vom Mai 1837, das zu ihrem Bau ursprünglich und nachträglich genehmigte Capital betrug 488,900 Pf. St. Der Voranschlag des Baues war 252,000 Pf. St.; die laufenden Ausgaben waren auf 20,000, die Einnahmen auf 45,363 Pf. St. geschätzt. Die Linie wurde im Juni 1840 eröffnet, und ist jetzt an die Canalcompagnie für 13,300 Pf. St. verpachtet. Bei der letzten Versammlung ward eine Dividende von 16 Sh. für die ganzen Actien, auf welche 47 Pf. St. eingezahlt waren, und von 10 Sh. 7 Pce. für die ¾ Actien, auf welche 19 Pf. St. eingezahlt waren, von der Gesellschaft ausgeworfen. Die Zahl der Reisenden betrug in dem Jahr vom 1. Juli 1841 bis zum 30. Juni 1842 130,314. Die Bahn geht von Lancaster auf der Seite von Seathford und Galgate aus, zieht westlich von Cloughton-Hall vorbei, durchschneidet bei Barton-Lodge die Landstraße von Preston, und läuft dann fast schnurgerade in die Dockstraße zu Preston, wo sie mit der North-Union zusammentrifft. Sie hat an fünfzig Brücken und Viaducte, worunter die wichtigsten die Brücke über die Wyre und der Viaduct bei Galgate sind.

Leeds und Selby. 20 Meilen. Die Gesellschaft erhielt ihre Acte im

Mai 1830 und ward nach und nach ermächtigt, 340,000 Pf. St. zum Bau aufzubringen. Im September 1834 ward die Linie eröffnet. Sie bildet ein Glied der Kette zur Verbindung des Ostens mit dem Westen, von Hull bis Liverpool. Sie läuft von Leeds über Whitchurch, Garforth, Sherburn dicht am Ufer der Ouse nach Selby. Diese Bahn hat viel gekostet. Sie hat einige sehr hohe Uferdämme, an 40 Brücken, und bei Leeds einen 7 bis 800 Yards langen Tunnel. Lange Zeit war sie nichts weniger als einträglich. Erst nach Eröffnung der Bahn von York und North Midland im Jahr 1839 verbesserten sich ihre Geschäfte. In den drei Jahren vor dem Juli 1840 betrugen ihre Einnahmen 127,000, und ihre Ausgaben 97,000 Pf. St. (an 90% der Einnahme). In dem mit dem Juni 1842 endenden Jahr stellte sich die Zahl der Reisenden auf 157,704. Erster Classe 29,330, zweiter Classe 43,942, dritter Classe 84,432. Im Jahr 1840 ward die Bahn an die York-North-Midland Gesellschaft für 17,000 Pf. St. jährlich verpachtet, was den Eigenthümern volle 5% Zinsen auf ihr angelegtes Capital gibt.

Leinster und Swannington. 16 Meilen. Die Corporationsacte ist vom Mai 1830; das Capital von Anlehen und Actien beträgt 175,000 Pf. St. Diese Bahn ist seit Juli 1832 in Betrieb. Sie verbindet das Kohlenfeld bei Ashley mit Lancaster, und ihr Hauptgeschäft ist der Kohlentransport. Die Bruttoeinnahme beläuft sich auf 20,000, die Ausgabe auf 11,000 Pf. St. jährlich.

Liverpool und Manchester. 30¾ Meilen. Diese Bahn ist die große britische Versuchsbahn. Der glückliche Erfolg des Versuchs mit ihr hat ohne Zweifel die allgemeine Verbreitung der Eisenbahnen in Europa und Amerika entschieden. Die Corporationsacte für die Unternehmer erhielt am 5. Mai 1826 die königliche Genehmigung, und dem Publikum eröffnet ward die Bahn am 15. September 1830. Der Voranschlag des Baues war 300,000 Pf. St.; das wirklich aufgewandte Baucapital betrug über anderthalb Millionen. Die Bahn beginnt in der Kalkstraße (Lime-Street) zu Liverpool, läuft, unter einem Theile der Stadt, in einem Tunnel nach Edgehill, von da nach Roby, Rainhill, Sutton und Newton. Hier schließt sich rechts die Grand-Junction und ein wenig weiter bei Park Side links die North-Union an. Weiter geht die Linie nach Kenyon, wo die Eisenbahn von Kenyon-Leigh einmündet. Nachdem sie über Chat Moß und den Fluß Irvell gegangen, endigt sie bei dem Bahnhof in der Wasserstraße in Manchester. Sie hat 3 Tunnels, von denen der bedeutendste in Liverpool 1¼ Meile lang ist. Sie hat ferner zwischen 60 und 70 Brücken und Viaducte, worunter die Brücke über den Irvell und die Viaducte bei Sankey und Newton eine ansehnliche Länge haben. Auf dieser Eisenbahn gibt es keine Wagen dritter Classe und folglich sind die Fahrpreise hier zwei-, drei- nnd viermal so hoch als der niedrigste Ansatz auf andern Bahnen. Für die ärmere Classe kommt dies einem Verbot gleich, zwischen Liverpool und Manchester auf der Eisenbahn zu fahren. Sir R. Peel hatte gemeint, einer der Hauptvortheile der Eisenbahnen bestehe darin, daß sie der arbeitenden Classe eine wohlfeile Reisegelegenheit bieten würden. Auf manchen Bahnen ist diese Erwartung in Erfüllung gegangen, nicht aber auf der in Rede stehenden, wo einem armen Mann das Reisen siebenmal so theuer kommen würde, wie auf der Glasgow-Greenock. Auf der Bahn zwischen Liverpool und Manchester betragen die Betriebskosten 45% der Einnahme, und auf der zwischen Glasgow und Greenock

nur 3% mehr. Außer den Reisenden erster und zweiter Classe wurden auf der Liverpool-Manchester Bahn im zweiten Halbjahr 1842 befördert: 627 Wagen voll Rinder und Schafe, 33,483 Schweine und 134,364 Tonnen Güter. Der Gewinn der Gesellschaft beträgt 10% von ihrem Capital.

Llanilly und Llandillo. 3 Meilen. Diese Bahn wird fast lediglich für den Kohlentransport benutzt. Vom 1. Juli 1841 bis zum 30. Juni 1842 betrug die Zahl der Reisenden bloß 2431, welche 100 Pf. 4 Sh. eintrugen. Dagegen wurden an 40,000 Tonnen Kohlen befördert. Der Betrieb im Jahr 1842 ertrug 5186 Pf.

London und Birmingham. 112¼ Meilen. Die Parlamentsacte für diese große Bahn ging durch im Mai 1833. Der Voranschlag der Kosten war 2,500,000 Pf.; die wirklich aufgewandte Summe betrug mehr als das Doppelte. Am 20. Juli 1837 ward die Bahn bis Boxmoor eröffnet, und im September 1838 auf der ganzen Linie. Diese Linie geht aus von dem Bahnhof in Euston zu London, läuft über den Hampsteader Weg und über den Kenfall-Green rechts an Harrow und Pinner vorbei nach Waterford zu, welches links liegen bleibt, über Tring, Leighton, Wolverston, Rugby, Conventry u. s. w. bis zum Bahnhof in der Curzonstreet zu Birmingham. Kaum irgend eine Eisenbahn im brittischen Reich hat mehr Schwierigkeiten dargeboten und mehr Kosten verursacht, als dieses prächtige Werk. Sie hat über 250 Brücken und Viaducte, wovon die bedeutendsten sind die Brücken über die Sowe, die Colne, den Brent und den Regents-Canal, und der Viaduct bei Birmingham. Die hauptsächlichsten Tunnels sind die von Primrose-Hill, von Watford und von Kilsby; der letztere fast anderthalb Meilen lang. — Die Einnahme für das mit dem Juni 1840 endende Jahr betrug 687,000 Pf. Seitdem ist sie, wie wir früher gesehen haben, bedeutend gestiegen. Der Verkehr auf dieser Bahn ist bei Weitem stärker, als auf irgend einer andern in England. Man erinnere sich nur, daß die Bruttoeinnahme die ungeheure Summe von 800,000 Pf. übersteigt. Folgendes ist der kurze Inbegriff der statistischen Nachweise der Gesellschaft für das zweite Halbjahr 1841.

Reisende erster Classe	161,044
„ zweiter „	212,987
„ dritter „	32,043
Soldaten	7,198
Im Ganzen	413,272

Rindvieh 9232, Kälber 811, Schafe 65,097, Schweine 2342, Pferde 1616 Stück, Wagen 1616, Güter 79,261 Tonnen.

Die Verwaltung der Bahn ist gut, und zwischen den Eigenthümern und den Directoren besteht das beste Einvernehmen. Zu bedauern ist nur, daß so ehrenwerthe und menschenfreundliche Leute, wie die Directoren dieser und der meisten andern Bahnen ohne Zweifel sind, sich in einer so falschen Stellung gegen ihre ärmeren Landsleute befinden. Entweder müssen sie das Geldinteresse ihrer Gewaltgeber hintansetzen, oder den Armen das Reisen wehren. Was werden sie wohl thun? Auf die Originalactien fallen 11% Dividende.

London und Blackwall. 3¾ Meilen. Diese Bahn war lange im Plan, aber es dauerte geraume Zeit, bis die Acte für dieselbe durchging, weil die Eigenthümer einer concurrirenden Linie und andere betheiligte Partheien Einspruch

thaten. Im Juli 1836 erfolgte die Acte, aber erst 1840 war der Bau vollendet. Die Bahn beginnt in der Fenchurchstraße zu London, geht über Crutched Friars und die Minories, parallel mit der Handelsstraße von White-Horse-Street, über letztere weg zwischen dem Regents-Canal und der Handelsstraße quer über den Weg des West-India-Docks nach dem Endpunkt auf dem Brunswick-Wharf. Sie ist in ihrer ganzen Länge von 3¾ Meilen auf Bogen geführt, und es werden bei ihr bloß stehende Maschinen, keine Locomotiven angewandt. Die Eigenthümer derselben gehören zu der unglücklichsten unter den unglücklichen Gesellschaften. Für das letzte Jahr ist gar keine Dividende bezahlt worden, und der auf der Börse notirte (größtentheils nominelle) Preis der Actien beträgt ein Viertel des ursprünglichen Werthes. Vor etlichen Monaten ward ein Ausschuß von Actionären erwählt, um die Lage der Gesellschaft zu untersuchen, und darüber zu berichten. Die Art, wie dieser Ausschuß sich seines Auftrags entledigt hat, scheint die Eigenthümer wenig befriedigt zu haben. Drei Hauptursachen möchten die schlimme Lage der Gesellschaft herbeigeführt haben: Unterschätzung der Kosten, Ueberschätzung der Einnahmen und schlechte Verwaltung. Was den ersten Punkt betrifft, so fällt auf die ursprünglichen Theilnehmer dieser Gesellschaft kein größerer Vorwurf, als auf die meisten andern Gesellschaften. Der Voranschlag war 600,000 Pf., und ward in dem (Juni 1836) von dem Ausschuß des Unterhauses erstatteten Berichte für vollkommen hinreichend erklärt. Die wirklich aufgewandte Summe betrug 1,225,000 Pf. — etwas mehr, als das Doppelte des „vollkommen hinreichenden" Capitals. Doch muß dabei bemerkt werden, daß auf den Weiterbau, von den Minories an, im Voranschlag nicht gerechnet war. Die Schätzung der Einnahmen beruht auf einer höchst seltsamen Berechnung, wofern man Berechnung ein Verfahren nennen kann, welches sich über alle Regeln der Wahrscheinlichkeit hinaus setzt. Die Zahl der Fahrenden sollte 2,860,158 betragen, und die wirkliche Zahl in dem mit dem 31. März endenden Jahr betrug 2,141,849. Es war darauf gerechnet, daß jeder Fahrende 6 Pce. bezahlen würde, und bei Eröffnung der Bahn wurden für die ganze Strecke nur 3 Pce. für Reisende zweiter Classe angesetzt. Der Ertrag von Reisenden war zu 71,517 Pf. veranschlagt. Das wirkliche Einkommen aus dieser Quelle macht nur etwa 45,000 Pf. jährlich. Das Einkommen vom Gütertransport sollte 12,057 Pf. sein, und die Einnahmen unter dieser Rubrik betrugen für das letzte Halbjahr nur 402 Pf. 18 Sh. 1 Penny! Für Vermiethung der Schwibbogen unter der Bahn waren 7000 Pf. gerechnet, und in Wirklichkeit sind keine 700 Pf. dafür eingegangen. Der Voranschlag der Kosten war 600,000 Pf. und die wirklichen Kosten betrugen mehr als das Doppelte. Die Gesammteinnahme war auf 90,574 Pf. 15 Sh. angeschlagen, und für das letzte Jahr betrug sie 49,126 Pf. 3 Sh. Für die Ausgaben waren 33% der Einnahmen gerechnet, und die wirklichen Ausgaben betragen 57% der Einnahmen. Es war auf 10% Zinsen vom Capital gezählt, und es fallen in Wirklichkeit gar keine Zinsen. So unglücklich gestaltete sich die Sache für die Actionäre der London-Blackwall Eisenbahn. Aber sind diese Actionäre selber frei von Schuld, indem sie ihr Geld in einer solchen Speculation anlegten? Waren sie nicht gewarnt durch den Ausschuß des Unterhauses, vor welchem die Zeugen zu Gunsten des Gesetzvorschlags vernommen wurden? Und wenn auch nicht durch den Ausschuß im Ganzen, doch wenigstens durch die einsichtsvollsten, bestunterrichteten Mitglieder

2

desselben? Sehen wir zu. Es war vorgeschlagen, zu erklären, „daß der Ausschuß mit großem Mißtrauen einen Voranschlag des Einkommens anzunehmen habe, welcher auf die (vorerwähnten) übertriebensten Erwartungen gegründet sei.“ Dieser Antrag ward verworfen mit einer Mehrheit von einer Stimme. In der Minderheit stimmten die zwei Mitglieder von Tower Hamlets, die zwei für die City von London, und andere Männer, die am ersten befähigt waren, über einen solchen Gegenstand zu urtheilen. In der Mehrheit war vielleicht nur ein Mann, der je anders durch die Tower Hamlets gekommen war, als auf seinem Weg zu einem seltenen Festmahl zu Blackwall. Was die schlechte Verwaltung betrifft, so läßt sich dieser Punkt nur durch eine scharfe Untersuchung aufklären. Ich glaube, eine weitere Herabsetzung der Fahrpreise, besonders für die Zwischenstationen, würde die Einnahme steigern. Ich habe etwas länger bei dieser Bahn verweilt, um an ihr deutlich zu machen, wie so viel Geld in Eisenbahnspeculationen verloren gegangen ist.

London und Brighton. $50\frac{1}{2}$ Meilen. Um den Bau einer Bahn zwischen diesen beiden Städten bewarben sich nicht weniger, als vier Gesellschaften, und vier der ausgezeichnetsten Ingenieure, Rennie, Stephenson, Cundy und Gibbs hatten die Pläne der verschiedenen Linien entworfen. Der Streit der vier Gesellschaften kostete über 100,000 Pf., bis endlich der Plan von Sir John Rennie den Vorzug erhielt. Die Corporationsacte erfolgte im Juli 1837, das ursprünglich genehmigte Baucapital betrug 2,400,000 Pf. Die Bahn läuft etwa 9 Meilen von der Hauptstadt von der London-Croydon Bahn aus, geht mittelst eines Tunnels durch Merstham und Chalk Hill, läuft links an Reigate vorbei (in dessen Nähe die Südostbahn sich abzweigt,) weiter durch Clayton-Hill, Patcham und Preston bis zu ihrem Endpunkt in der Church-Street zu Brighton. Die Bauarbeiten an derselben waren sehr bedeutend an hundert Brücken und Viaducte, von welchen letzteren der größte der über das Ouse-Thal weggehende ist, die Haupt-Tunnels sind bei Merstham, Balcombe und Clayton-Hill. Die Bahnverwaltung hat bei den Actionären große Unzufriedenheit erregt, in Folge deren die Direction im vorigen Juni verändert wurde. Unter den neuen Directoren befindet sich Hr. Rowland Hill, dessen Name schon eine Bürgschaft für eine ganz andere Verwaltung ist, als die bisherige. — Die früheren Directoren haben die Fahrpreise bedeutend gesteigert; hoffentlich werden die jetzigen Directoren einsehen, daß sie ein anderes Verfahren einzuhalten haben. Zu Gunsten der hohen Fahrpreise führt man an, daß dieselben auf Lustbahnen eher bezahlt werden, als auf Geschäftsbahnen. Ich aber begreife nicht, wie die Leute eine Fahrt, bei welcher sie nichts gewinnen, theurer bezahlen mögen, wie eine Fahrt, bei welcher sie etwas gewinnen. Versteht man unter den Reisenden auf Lustbahnen bloß reiche Leute, so müßte man folgerichtig die zweite und dritte Wagenclasse auf ihnen abschaffen. Aber die Frage ist nicht, was die Leute zahlen sollen, sondern was sie zahlen wollen. Die Preise sollten von den Directoren nicht nach einem abstracten Rechtsgrundsatz geregelt werden, sondern nach der practischen Rücksicht, welche Preise das meiste Geld einbringen. Das bis zur letzten Halbjahrversammlung aufgewandte Capital betrug 1,580,000 Pf. Die wöchentlichen Einnahmen betragen jetzt durchschnittlich 4000 Pf.

London und Croydon. $8\frac{3}{4}$ Meilen. Die Corporationsacte ist vom Juni 1835. Das genehmigte Capital von Actien und Anlehen betrug 185,000 Pf.

und ward später auf 741,000 erhöht. Die Bahn geht 1¾ Meilen vom Londoner Bahnhof von der Greenwich Eisenbahn ab nach New-Croß, Brockley, Sydenham, Penge-Common anderthalb Meilen von Beulah-Spa vorbei über Norwood nach dem Bahnhof zu Croydon auf dem Londoner Weg. Sie hat an ihrem Anfangspunkt einen Viaduct und außerdem 18 Brücken. Der Gewinn auf ihr ergibt sich lediglich aus den Zöllen, welche von den Bahngesellschaften von Brighton und South-Eastern erlegt werden. Man rechnet, daß nach Vollendung der Südostbahn (South-Eastern) die Einnahme 5% Zinsen vom Capital abwerfen wird. Mehrere Jahre lang war die Gesellschaft der Croydon Bahn in stetem Hader mit der von Greenwich, weil letztere auf dem Maximum des vom Parlament verstatteten Zolls bestand. Jetzt aber wird vom Parlament ein Beschluß gefaßt, welcher eine Ausdehnung der Bahn bis Bricklayer's-Arms verstattet, und wenn diese Ausdehnung bewerkstelligt ist, braucht man von London nach Croydon nicht mehr über die Greenwich-Linie zu fahren. Die Zahl der Reisenden betrug in dem Jahr vom 1. Juli 1840 bis zum 30. Juni 1841 451,850, darunter erster Classe 106,644, zweiter Classe 277,818, dritter Classe 66,388. Die geringere Zahl der letzteren Classer erklärt sich daraus, daß die Gesellschaft wegen des hohen Zolls auf der Greenwich-Linie keine Reisende letzter Classe befördern konnte.

London und Greenwich. 3¾ Meilen. Diese Bahn und die Blackwall stehen sich so ziemlich gleich, was Gelingen oder vielmehr Nichtgelingen der mit ihnen gemachten Speculation betrifft. Die Corporationsacte für dieselbe, erlassen im Mai 1833, ermächtigte die Gesellschaft, ein Actiencapital von 400,000 Pf. aufzubringen. Durch spätere Acten ward der Betrag (Anlehen mitgerechnet) auf eine Million gesteigert. Die Bahn ist, wie die Blackwall, auf Schwibbogen geführt. Beim Londoner Bahnhof in der Tooleystraße beginnend, geht sie über den Granger Weg, über den Blue-Anchor Weg, über den Surrey Canal, von da nach Deptford, und weiter nach dem Bahnhof in der London-Straße zu Greenwich. Im Jahr 1838 betrug die Zahl der auf ihr beförderten Reisenden 1,544,266 im Jahr 1839 1,513,455. Im Jahr 1837 betrugen die Einnahmen 38,550 Pf., im Jahr 1838, 39,180, im Jahr 1839 51,819, im Jahr 1842 54,676. In der zweiten Hälfte des letzteren Jahres betrug die Zahl der Reisenden 737,916, und zwar erster Classe 39,882 zweiter Classe 370,165, dritter 327,869. Die ursprünglichen Actionäre empfingen bei der letzten Halbjahrversammlung bloß 1. Sh. Dividende auf ihre 20 Pf. Actien.

London und South-Western. 92¾ Meilen. Bei wenigen Bahnen haben die wirklichen Kosten den Voranschlag so weit hinter sich gelassen, wie bei dieser. Im Jahr 1832 wurde der Aufwand für eine Meile auf 13,000 Pf. geschätzt, im Jahr 1837 auf 22,000 und im Jahr 1840 stellte sich der wirkliche Aufwand auf 27,748. Nichts destoweniger ist mit dieser Bahn eine sehr gute Speculation gemacht worden. Die Corporationsacte ihrer Gesellschaft, im Jahr 1834 erlassen, ermächtigte diese, durch Actien und Anlehen 1,330,000 Pf. aufzubringen, und später ward dieß Capital auf 2,540,000 Pf. erhöht. Im Mai 1838 ward die Bahn bis Woking-Common eröffnet, und zwei Jahre später auf ihrer ganzen Länge. Beim Bahnhof in Nine-Elms zu London beginnend zieht sie links an Wandsworth vorbei, zwischen Wimbledon und Merton durch, ostwärts von Kingston an der Themse und von da in gerader Richtung nach Twyford und Bishopstoke (in dessen Nähe die Portsmouth-Junction sich abzweigt) und endlich nach Southampton. Sie hat 4 kurze Tunnels;

ihre Brücken und Viaducte verdienen keine besondere Erwähnung. Seitdem Southhampton eine Packetbootstation geworden ist, haben sich die Geschäfte dieser Bahn bedeutend gehoben. Der Ertrag wirft 7% Zinsen vom Capital ab. Die Zahl der Reisenden vom 1. Juli 1841 bis zum 30. Juni 1842 betrug 653,437, darunter erster Classe 224,010, zweiter Classe 381,387, dritter Classe 48,040. Es ist wohl kaum nöthig, zu bemerken, daß diese Nachweisung bloß auf Verlangen der Regierung geliefert worden ist. Sie enthält einen zu grellen Abstich zwischen dem, was dem reiselustigen Reichen und dem reisebedürftigen Armen geboten wird, als daß eine Gesellschaft sie gutwillig geben möchte. Im letzten Halbjahr betrug die Zahl der Reisenden 382,728.

Manchester und Birmingham. 40 Meilen. Die Corporationsacte für die Unternehmer dieser Bahn ging durch im Juni 1837, und das genehmigte Capital betrug in Actien und Anlehen 2,800,000 Pf. Die Linie beginnt in der Storestreet zu Manchester, läuft in gerader Richtung südwärts nach Stockport nahe an Cheadle und Welmslow vorbei nach ihrem Endpunkt Crewe, wo sie in die Grand-Junction einmündet. Die Strecke von Manchester nach Crewe beträgt etwas über 29 Meilen. Die übrigen 11 Meilen der Gesammtlänge kommen auf die Zweigbahn von Macclesfield, welche im Kirchspiel Cheadle von der Hauptbahn sich absondernd, durch Adlington und Titherington nach Macclesfield läuft. Bei Manchester und Stockport sind bedeutende Viaducte und die Durchstiche an manchen Stellen haben viel Arbeit gekostet. Die Unterrehmer haben mit dieser Bahn eine schlechte Speculation gemacht. Sie ziehen von ihrem Capital nicht mehr als 2% Zinsen, und ihre 50 Pf. Actien stehen 23. Im zweiten Halbjahr 1841 waren auf ihrer Bahn 291,690 Reisende befördert worden, und zwar Reisende erster Classe 8115, zweiter Classe 25,894, dritter Classe 257,681.

Manchester und Bolton. 10 Meilen. Die Corporationsacte der Bahngesellschaft ist vom August 1831; das damals und späterhin genehmigte Baucapital beträgt 778,000 Pf. Die Bahn beginnt in der New-Bailey-Street zu Salford, läuft unter dem Oldfielder Weg durch, in der Nähe der Liverpool-Manchester Bahn, und zieht sich parallel mit dem Canal nach Pendleton Clifton und Bolton. Die Bodenstrecke, welche sie durchschneidet, ist sehr uneben, und hat bedeutende Erdarbeiten erfordert. Die Bahn hat 23 Brücken und einen 300 Yards langen Tunnel. Die Zahl der auf ihr beförderten Reisenden betrug im zweiten Halbjahr 1841 152,338, darunter Reisende erster Classe 20,294, zweiter Classe 92,634, dritter Classe 39,410. Die Zinsen vom Capital machen etwa 2½%, und die Actien, auf welche 93 Pf. eingezahlt sind, stehen jetzt 57.

Manchester und Leeds. 50 Meilen. Die Corporationsacte für die Gesellschaft dieser Bahn ward im Juli 1836 erlassen. Das genehmigte Capital betrug 3,249,000 Pf., wovon 3,050,000 Pf. ausgegeben sind. Die Bahn beginnt in der Lees-Street zu Manchester, läuft nordöstlich von Rochdale und Littleborough hin, weiter nach Winterbut, Lee und dem Thal von Tormorden, nach Charlestown und Powerby-Bridge, an Brighouse Horberry-Bridge und Wakefield vorbei, bis zu ihrer Einmündung in der North-Midland Bahn zu Normanton. Auf ihrer ganzen Länge sind bedeutende Durchstiche und Eindämmungen nöthig gewesen. Die hauptsächlichsten sind der Durchstich von Moston und der Damm im Thal von Burnley. Die

Bahn hat über 100 Brücken und Viaducte, nnd 8 Tunnels, von welchen letzteren der größte über anderthalb Meilen lang ist, überhaupt waren die Bauarbeiten so schwierig, wie kaum bei irgend einer andern Bahn im Königreich. Die Ausgaben beliefen sich auf die große Summe von 57,120 Pf. für die Meile, — mehr als auf jeder andern großen Linie. Nichts destoweniger verzinst sich das Capital mit $5^{1}/_{2}$%, und die 70 Pf. Actien stehen 80. Seit der letzten Halbjahrversammlung hat die Bahngesellschaft den Calder-Ribble und Rochdaler Canal gepachtet, und sich das vollständige Monopol des Transports nach Hull und andern östlichen Seehäfen gesichert. Seitdem sind die Güterfrachten um 20% gesteigert und werden vermuthlich noch weiter gesteigert werden, denn die Kaufleute müssen doch ihre Waaren ausführen. — Die Fahrpreise dritter Classe sind auf dieser Bahn mäßig. Die Zahl der auf ihr beförderten Reisenden betrug in den 12 Monaten vor dem 1. Juli 1842: 1,127,296, darunter erster Classe 89,820, zweiter Classe 290,374, dritter Classe 747,102.

Maryport und Carlisle. 28 Meilen. Von dieser Strecke sind 20 Meilen vollendet, der Rest wird im Frühjahr 1844 dem Verkehr übergeben werden. Fast die ganze Einnahme ist vom Kohlentransport. Vom 28. Juni 1841, wo die Bahn eröffnet wurde, bis zu Ende des Jahres hatte sie nicht mehr als 7471 Reisende.

Midland Counties. 57 Meilen. Diese Bahn verbindet die Städte Nottingham, Derby, Leicester und Rugby, und zugleich bildet sie ein Hauptglied der Verbindungskette zwischen London und dem Norden. Im Juni 1836 ertheilte das Parlament der Bahngesellschaft die Corporationsrechte und verstattete ihr, ein Capital von 1,333,000 Pf. aufzubringen, welches später auf 1,533,000 Pf. gesteigert ward. Die Bahn wurde in ihrer ganzen Länge im Juli 1840 eröffnet. Sie läuft bei Rugby von der London-Birmingham aus, zieht an Broughton, Leicester, Barrow und Loughborough vorbei, nach Burrowash und von da fast schnurstracks nach Derby. Dieß ist eine Strecke von 48 Meilen. Die 7 Meilen lange Zweigbahn nach Nottingham beginnt zu Long-Eaton und geht nordöstlich über Beeston. Unter den bedeutenden Durchstichen dieser Bahn ist der Lear-Durchstich bei Leicester der längste. Auf der Hauptlinie von Rugby bis Derby sind 148 Brücken. Die hauptsächlichsten Viaducte gehen über den Avon, den Trent, den Soar und den Wreak; der erste ist der größte. Nur drei kurze Tunnels sind nöthig gewesen, einer durch den Bedhill, ein zweiter bei Lutterworth und ein dritter bei Knighton. Das aufgewandte Capital wirft 3% ab. Die Bahngesellschaft übt gegenwärtig eine tolle Concurrenz mit der von Birmingham-Derby wegen Beförderung der Reisenden von London nach Derby. Was beide Gesellschaften eigentlich wollen, möchte schwer zu verstehen sein. Wenn man die Aussicht hat, den Nebenbuhler aus dem Feld zu schlagen, dann ist Concurrenz erklärlich. Aber diese beiden Bahnen dürfen 20 Jahre lang arbeiten, um sich einander die Reisenden abzuspannen, und werden am Ende auf demselben Punkt hinsichtlich der Fähigkeit zu fahren stehen, wie jetzt. Die Actionäre beider Gesellschaften lassen in dieser Beziehung ihre Directoren gewähren. In dem Jahr vor dem 1. Juli 1842 betrug die Zahl der Reisenden auf der Midland-Counties Bahn 522,459, und zwar erster Classe 96,232, zweiter Classe 231,695, dritter Classe 194,532.

Monkland und Kirkintilloch. 5 Meilen. Eine Pferdebahn, die keine Reisenden befördert, und ihre jährliche Einnahme im Belauf von 18,000 Pf. hauptsächlich vom Transport von Stein- und Holzkohlen, Eisen und Kalkstein bezieht.

Newcastle und Carlisle. 61 Meilen. Die Corporationsacte für diese Bahn ward im Mai 1829 gegeben. Das Capital, dessen Aufbringung nach und nach genehmigt wurde, betrug 950,000 Pf., der Aufwand aber war noch um 100,000 Pf. größer. Im März 1835 ward die Bahn theilweise — ganz erst 3 Jahre später — eröffnet. Sie beginnt bei dem Krankenhaus in Newcastle läuft nördlich vom Fluß Tyne vorbei an Blaydon (wo die Nebenbahn nach Redheugh sich abzweigt), an Wylam, Stocksfield, Fourstones, Bardon-Mill, Greenhead, How-Mill und Scotsby nach dem Bahnhof auf dem Londoner Weg bei Carlisle. Die Zweigbahn nach Redheugh, 3½ Meilen lang, bildet eine Verbindung mit der Brandling Bahn. Auf dieser Linie waren bedeutende Erdarbeiten erforderlich, vornehmlich der Durchstich von Couron-Hill. Unter den beiläufig hundert Brücken und Viaducten ist das bedeutendste Werk die 110 Fuß hohe Corby-Brücke über den Fluß Eden. Die Bruttoeinnahme von Reisenden und Gütern betrug 1837 45,000 Pf., 1838 59,500, 1839 81,400. Im Jahr 1842 war sie wieder auf 77,600 Pf. gefallen, das Capital verzinst sich mit 4%. In den 12 Monaten vor dem 1. Juli 1842 wurden 281,748 Reisende befördert, und zwar erster Classe 47,145, zweiter Classe 234,603. Reisende dritter Classe gibt es hier nicht.

Newcastle und North-Shields. 7 Meilen. Corporationsacte vom Jahr 1836; genehmigtes Capital 320,000 Pf. Die Bahn war 1841 fertig. Mehrere Durchstiche boten viele große Schwierigkeiten dar, namentlich der in der Ortschaft Heaton. Unter den 35 Viaducten und Brücken verdienen besonders die Viaducte von Ouse-Burn und Willington-Dean Beachtung. Die Bahn beginnt in der Pilgrimstraße zu Newcastle, zieht fast östlich durch die Ortschaften All-Saints, Willington und Chirton, und vorbei an Wallsend, dessen Kohlen auf dem Londoner Markt so wohl bekannt sind. Die Zahl der Reisenden auf derselben betrug in dem mit dem 30. Juni 1842 endenden Jahr 784,550; die Eigenthümer dieser Bahn machen gute Geschäfte, und ziehen von ihrem Capital 6%.

Northern und Eastern. (Nord- und Ostbahn.) 32 Meilen. Der ursprüngliche Plan für diese Bahn ist noch nicht ganz ausgeführt. Die Bahn sollte die östliche Verbindung zwischen London und York über Cambridge, Peterborough und Lincoln bilden. Bis jetzt geht sie nur bis Bishop-Stortford, und da die London-Birmingham Gesellschaft kürzlich die Ermächtigung zum Bau einer Zweigbahn nach Peterborough erlangt hat, so ist es zweifelhaft, ob jener ursprüngliche Plan je zur Ausführung kommen wird. Die Corporationsacte der Gesellschaft erschien im Juli 1836; das genehmigte Capital beträgt 1,200,000 Pf. Die Bahn geht bei Stratford, 3½ Meilen von Shoreditch, von der Eastern-Counties Bahn aus, läuft nordostwärts durch das Kirchspiel Low-Leyton, geht bei Lea-Bridge über den Weg von Epping, läßt Tottenham-Mills östlich liegen, geht durch Roydon und nahe an Sawbridgeworth vorbei, dann über den Fluß Stort bis zu ihrem Endpunkt bei Bishop-Stratford. Von da bis zur Stratford-Junction sind

$28^3/_4$ Meilen. Die Erdarbeiten, Brücken und Viaducte derselben sind nicht sonderlich bemerkenswerth; die hauptsächlichste Erdarbeit ist der Damm im Leathal und der Durchstich von Roydon. Die Bahn hat nicht diejenigen Vortheile ergeben, auf welche die Eigenthümer sich Hoffnung gemacht hatten. Sie hatten auf 1,038,638 Reisende jährlich gerechnet, und die wirkliche Zahl beträgt noch lange nicht die Hälfte, z. B. in dem mit dem 30. Juni 1842 endenden Jahr 940,560. Auf das Capital fallen 4% Zinsen. Auf keiner Bahn im britischen Reich fährt man so schnell wie auf dieser.

North=Midland. $72^3/_4$ Meilen. Die Corporationsacte für das Unternehmen ward im Juli 1836 gegeben, und 1840 war die Bahn vollendet. Der Betrag, zu dessen Aufbringung durch Actien und durch Anlehen die Gesellschaft ermächtigt ward, belief sich auf 3,850,000 Pf. Vom Bahnhof zu Derby läuft die Linie nach Belper, Clay=Croß, läßt Chesterfield westlich liegen, geht nach Eckington und nach Masborough, von wo eine kurze Zweigbahn nach der Sheffield=Rotherham Bahn ausläuft. Von Masborough aus läuft die Bahn nach Swinton (wo die Station für Doncaster ist) und weiter nach Normanton, wo die Bahn von Manchester=Leeds einmündet. Von Normanton geht die Bahn über Woodlesford nach ihrem Endpunkt Leeds. Die Erdarbeiten auf dieser Bahn waren sehr schwer, namentlich die Durchstiche von Oakenshaw und von Normanton. Unter den 7 Tunnels hat der bei Clay=Croß über eine Meile Länge. Die Bahn hat 180 Brücken und Viaducte. Von letzteren sind die bemerkenswerthesten der bei Oakenham über den Canal von Barnsley, der Viaduct von Calder bei Altofts, und der Chenet=Viaduct bei Sandal. — Die 100 Pf. Actien dieser Bahn gelten nur 80 und die Zinsen von jeder betragen 3 Pf. 5 Sh. Uneinigkeiten zwischen den Actionären und der Direction veranlaßten voriges Jahr die Ernennung eines Untersuchungsausschusses, worauf die Hälfte der Directoren austrat. Die Ausgaben sind seitdem bedeutend beschränkt worden. Für das letzte Halbjahr 1841 hatten sie 74,432 Pf. betragen, und für die entsprechenden Monate des Jahres 1842 betrugen sie 11,294 Pf. weniger. Die Zahl der Reisenden in den 12 Monaten vor dem 1. Juli 1842 betrug 865,835, darunter erster Classe 135,438, zweiter Classe 238,397, dritter Classe 492,000.

North=Union. $22^1/_2$ Meilen. Die Acte für den südlichen Theil dieser Bahn, welche ursprünglich die Zweigbahn von Wigan hieß, ging durch im Mai 1830. Im folgenden Jahre erlangte die Gesellschaft eine Acte für den Bau einer Bahn von Preston nach Wigan, um diese beiden Orte mit Liverpool und Manchester in Verbindung zu bringen. Die beiden Linien wurden später vereinigt und führen jetzt den gemeinsamen Namen North=Union. Der Betrag, dessen Aufbringung durch verschiedene Acten genehmigt wurde, ist 730,000 Pf.; die Bahn geht von der Deckstraße in Preston aus, zieht an Woodford=End und Leyland vorbei, läuft nach Cophall, Standish und Wigan und weiter nach Park Side, wo sie mit der Liverpool=Manchester zusammentrifft. Unter den bedeutenden Erdarbeiten sind die hauptsächlichsten, der Damm im Ribblethal und der Durchstich von Penwitham Hill. Die Bahn hat verschiedene Brücken und einen kurzen Tunnel. Die Gesellschaft zahlt ihren Actionären auf jede 70 Pf. Actie eine Dividende von 5 Pf. (also 6 Pf. 13 Sh. 4 Pce. von 100 Pf.). Bis zur letzten Halbjahrversammlung betrug das verausgabte Capital

612,800 Pf. Reisende dritter Classe werden auf dieser Bahn nicht befördert. Reisende erster Classe hat sie in den 12 Monaten vom 1. Juli 1841 bis zum 30. Juni 1842 befördert 106,017, Reisende zweiter Classe 99,517, im Ganzen 205,534 Reisende.

Paisley und Renfrew. 3 Meilen. Die Acte für den Bau dieser Bahn ward im Juli 1835 gegeben, und 1837 ward die Bahn eröffnet. Das Capital betrug 23,000 Pf. Die Bahn läuft ziemlich nordwestwärts von Paisley nach Renfrew, welches am südlichen Ufer der Clyde liegt. Im Jahr 1838 belief sich die Zahl der Reisenden auf 143,180. Im folgenden Jahre wurden die Fahrpreise um ein Viertel erhöht, und die Zahl der Reisenden sank auf 122,145. Die Bruttoeinnahme blieb sich gleich. Seitdem hat sich im Verkehr dieser Bahn wenig geändert.

Pontop und South-Shields. 20 Meilen. Der Bau dieser Bahn ward von der Privatgesellschaft der Stanhope-Tyner Bahn unternommen, welche sich 1832 gebildet, und gerechnet hatte, daß der Bau der in Rede stehenden Linie nicht über 150,000 Pf. kosten würde. Später stellte sich heraus, daß der Aufwand nicht viel unter einer halben Million betragen würde. Die ältern Eigenthümer opferten 100,000 Pf., und auf den Trümmern ihrer Gesellschaft gestaltete sich die jetzige. Die Haupteinnahme dieser Bahn liefert der Kohlentransport; — voriges Jahr wurden auf ihr 600,000 Tonnen befördert, — mehr als auf irgend einer andern Bahn in England. Die Einnahmen beliefen sich vom 23. Mai bis zum 31. December auf 42,800 Pf., wovon nur 2348 für Reisende; die Zahl der letzteren betrug vom 4 Jänner bis zum 4. Juli 1842 33,869.

Preston und Wyre. 19 Meilen. Diese Bahn ward 1841 eröffnet. Das vom Parlament genehmigte Capital betrug 533,000 Pf. Bis zum letzten Halbjahrbericht waren davon 317,000 verausgabt. Es verzinst sich mit 4%. Vom 1. Juli 1841 bis zum 30. Juni 1842 wurden auf ihr 128,183 Reisende befördert; erster Classe 21,868, zweiter Classe 26,354, dritter Classe 79,961.

Sheffield, Ashton-under-Lyne und Manchester, 40 Meilen, von welchen nur 11 Meilen vollendet sind. Die Arbeiten hatten geraume Zeit geruht, sind aber neuerdings mit großem Eifer wieder aufgenommen worden; die Bauschwierigkeiten sind hier vielleicht größer, als auf irgend einer andern Linie im Königreiche. Der Summit-Tunnel wird vollendet, das größte Werk der Art in der Welt sein, denn er wird 5300 Yards (über 3 Meilen) Länge haben. Dabei sind zwei Zweigbahnen in Aussicht genommen, eine um eine unmittelbare Verbindung zwischen Ashton-under-Lyne und Staley-Bridge herzustellen, die andere, um diese Bahn an die North-Midland Bahn bei Barnsley anzuschließen. Vorläufig scheinen die Directoren genug zu thun zu haben, um die Hauptlinie zu vollenden, was für das Frühjahr 1845 in Aussicht steht. Seit der theilweisen Eröffnung der Bahn am 17. November 1841 bis zum 31. December 1842 betrug die Bruttoeinnahme (größtentheils von Reisenden) 14,065 Pf. Die Zahl der Reisenden ist im Durchschnitt wöchentlich 16,000. Vor einigen Jahren befand sich die Gesellschaft dieser Bahn in sehr schlechten Geldverhältnissen. Die Actien waren buchstäblich nichts werth. Aber die erfolgreiche Rührigkeit der Directoren hat von Neuem das Sprüchwort bewährt: „Ist die Noth am höchsten, ist die Hülf' am nächsten" — d. h. wofern man sich darnach anstellt.

Sheffield und Rotherham. 6 Meilen. Die Corporationsacte für die Gesellschaft dieser Bahn ward im Juli 1836 bewilligt, und 1838 ward die Linie

eröffnet. Das genehmigte Capital betrug in Actien und Anlehen 200,000 Pf. Die Bahn geht von Sheffield nach Brightside, nach Jerdans-Dam am Fluß Dun und nach Holmes, wo die Zweigbahn nach Masborough auf der North-Midland ausläuft. Von Holmes geht die Hauptlinie nach der North-Midland, unter dieser hindurch, über den Fluß Dun und endlich nach Rotherham. Die verschiedenen Durchstiche und Brücken auf ihr sind nicht besonders merkwürdig. Im Jahr ihrer Eröffnung beförderte sie 455,375 Reisende. Seitdem sind keine regelmäßigen Berichte über die Zahl der Reisenden erschienen, aber man glaubt, daß dieselbe abgenommen hat. Dennoch verzinst sich das Baucapital mit 6%. Im letzten Halbjahr betrug die Bruttoeinnahme 9394, die Ausgaben 5152 Pf.

Slamannan. 12½ Meilen. Die Corporationsacte ist vom Juli 1835; das genehmigte Capital 135,000 Pf. Die Bahn beginnt an dem Punkt, wo sie sich an die von Ballochney anschließt, geht rechts ab, eine halbe Meile vor Slamannan-Church vorüber nach Avon-Bridge und nach dem Causeway-End, wo sie am Edinburgh- und Glasgow-Union Canal endet. Sie hat mehrere Brücken und tiefe Durchstiche. Sie bildet ein Glied der directen Verbindung zwischen Stirling und Lanarkshire, Edinburgh und Glasgow. Parlamentsberichte von ihr sind nicht veröffentlicht. Man schätzt die Bruttoeinnahme auf 8000 Pf. jährlich, welche hauptsächlich der Transport von Mineralien, dem Haupterzeugniß der Gegend um Slamannan, liefert.

South-Eastern (Südostbahn). 89 Meilen. Die Corporationsacte ward den Unternehmern dieser Bahn im Juni 1836 gegeben mit der Bewilligung 3,036,000 Pf. aufzubringen. Eröffnet ward die Bahn in einer Länge von 60 Meilen bis Folkestone am 28. Juni. Man erwaret, daß sie binnen wenigen Monaten bis zu ihrem Endpunkt Dover vollendet seyn wird. Sie beginnt bei Redstone-Hill (22 Meilen von London), wo sie sich an die Brightoner Bahn anschließt, und läuft dicht an Bough Beach vorbei in gerader Richtung nach Tunbridge. Von da geht sie wieder geradeswegs nach Marden und Headcorn, von da Mersham östlich liegen lassend, nach Ashford, weiter nach Standford, und endlich in einer leichten Krümmung nach Folkestone und Dover. Der Bau hat große Schwierigkeiten dargeboten und die Kosten desselben überstiegen den Voranschlag von 1,334,649 Pf. um mehr als das Doppelte, das muthmaaßliche Einkommen war folgendermaaßen berechnet:

Von Reisenden	251,522 Pf.	10 Sh.	8 Pce.
„ Gepäck	15,241 „	4 „	0 „
„ der Post	18,304 „	0 „	0 „
„ Gütern	59,214 „	3 „	0 „
„ Vieh	6,305 „	16 „	8 „
	350,587 „	14 „	4 „

Davon die Hälfte für Ausgaben abgezogen, bliebe ein Reinertrag von 175,293 Pf. 17 Sh. 2 Pce. Wie sich der Verkehr wirklich stellen wird, wenn die Bahn vollendet ist, läßt sich nicht mit Sicherheit vermuthen. Seit der Eröffnung bis Ashford (66 Meilen von London) haben die Einnahmen im Durchschnitt wöchentlich 2300 Pf. betragen. Daraus ließe sich abnehmen, daß obige Summe des Einkommens um 50 bis 100,000 Pf. zu hoch gegriffen seyn möchte. Gegenwärtig beträgt die Zahl der Reisenden im Durchschnitt 9000 die

Woche. Die Actien verlieren an der Börse 50 Procent. Die Eigenthümer dieser Bahn müssen Strecken von der Greenwicher, von der Croydoner und von der Brightoner Linie bei ihrem Betrieb benutzen, und dafür den Gesellschaften dieser Bahnen Zoll entrichten. Sie gehen damit um, eine Dampfpacketboots-Verbindung zwischen Folkestone und Boulogne herzustellen, so daß in Zukunft der Reisende im Stande seyn wird, in London zu frühstücken, in Boulogne den Imbiß einzunehmen und noch zeitig zu einem Diner in London zurück zu seyn. Die ganze Strecke von London nach Dover beträgt 89 Meilen, davon fährt man 22 Meilen auf der Brightoner Bahn, und nach Vollendung der Südostbahn 67 Meilen auf dieser.

St. Helens und Runcorn Gap. 5 Meilen. Auf dieser Bahn werden hauptsächlich Kohlen von dem einen Ende zum andern befördert. Die Zahl der Reisenden betrug in den 12 Monaten vor dem 1. Juli 1842 27,334. Die jährliche Gesammteinnahme stellt sich auf 9 bis 10,000 Pf.

Stockton und Darlington. 38 Meilen. Dieß war die erste längere Eisenbahn in England und zugleich die erste, auf welcher Locomotiven angewendet wurden. Die Corporationsacte ward den Erbauern im Jahre 1821 ertheilt und das damals und später genehmigte Capital betrug 256,000 Pf. Im Jahr 1823 ward die Bahn eröffnet. Die Hauptlinie geht von Stockton nach dem Kohlenwerk von Wilton-Park. Sie beginnt auf dem Westufer der Tees, zieht südwestwärts dicht neben der Darlingtoner Landstraße hin nach Sim-Pasture, wo eine Zweigbahn von der Bahn von Clarence einmündet. Von da geht sie nach St. Helens, Auckland, West-Auckland und zum Kohlenwerk von Wilton-Park. Diese Linie beträgt 25 Meilen. Die übrigen 13 Meilen kommen auf die vier Zweigbahnen, 1) nach Midlesburgh, 4 Meilen, 2) nach Haggerlease, 5 Meilen, 3) nach Blackboy, 3 Meilen, 4) nach Yarm, 1 Meile. Die Bauarbeiten bieten nichts bemerkenswerthes dar. Keine andre englische Bahn von gleicher Länge hat so wenig gekostet wie diese. Die Zahl der Reisenden betrug im Jahr 1838 200,688. Seitdem ist sie bedeutend gestiegen, und zwar in den 12 Monaten vor dem 1. Juli 1842 auf 326,160, darunter erster Classe 34,335, zweiter Classe 254,294, dritter Classe 4127; mit den Kohlenzügen 5719, mit Pferdezügen 27,686. Keine andere Bahn in England ist so einträglich wie diese. Ihr Capital verzinst sich mit 15 Procent und ihre 100 Pf. Actien stehen 255. In der Tafel Nr. V. (Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen) habe ich Einnahmen und Ausgaben dieser Bahn viel zu hoch angeschlagen. Die Gesellschaft veröffentlicht keine Rechnungen, außer die, welche dem Parlement vorgelegt werden, und in diesen ist keine Auskunft über jene Punkte zu finden. Uebrigens ist der Zweck der Tafel V. zu zeigen, welche Zinsen jede Bahngesellschaft auf ihr Capital zahlt und wie ihre Actien an der Börse stehen; diese Punkte sind richtig angegeben.

Stockton und Hartlepool. Acht Meilen. Eine der wenigen Bahnen, die ohne Dazwischenkunft des Parlements gebaut worden sind, da es den Unternehmern gelungen war, alles erforderliche Land durch Privatverträge zu erwerben. Sie läuft bei Billingham von der Clarencer Bahn aus, geht durch Cowpen und Greatham nach Seaton Carew, von da dicht an die See bei New-Stranton und von da nach Hartlepool. Der Bau, begonnen 1838, war 1840 vollendet; da, wo die Bahn dicht an der See hinläuft, sind

bedeutende Erdarbeiten. Der Hauptverkehr ist in Kohlen. Berichte sind weder dem Parlament vorgelegt noch sonst veröffentlicht.

Taff-Vale. 30 Meilen. Die Acte für die Gesellschaft dieser Bahn ging durch im Jahre 1836 und eröffnet ward die Linie im Jahre 1839. Das genehmigte Capital betrug 600,000 Pf., und davon waren bis zur letzten Halbjahrversammlung 344,652 verausgabt. Die Geschäfte dieser Gesellschaft scheinen sehr übel verwaltet worden zu sein. In Folge der Entlassung ihres Secretärs sind seltsame Dinge ans Licht gekommen, die den betreffenden Theilen keine große Ehre machen. Die Durchschnittszahl der Reisenden ist jetzt wöchentlich 1200, und die Bruttoeinnahme im letzten Halbjahr betrug 16,279 Pf.

Ulster. 24 Meilen. Bis jetzt sind über fünfzig Eisenbahnen in England und Schottland aufgezählt und nur zwei in Irland. Die Ulster Bahn ist die dritte irische. Die Corporationsacte für dieselbe ward im Mai 1836 ertheilt, und ein Capital von 600,000 Pf. ward genehmigt. Hiervon waren bis zur letzten Halbjahrsversammlung 344,652 Pf. verausgabt. Die Bahn beginnt bei der Leinwandshalle in Belfast geht nach Dunmurry, durchschneidet die Dubliner Landstraße, etwa fünf Meilen von Belfast, geht weiter nach Lisburn, und von da nach Portadown, wo sie bis jetzt endet. Unter mehreren Durchstichen ist der bedeutendste bei Sand-Hill. Sehr einträglich ist diese Bahn bis jetzt noch nicht. Sie verzinst sich mit 4 Procent. In den ersten sechs Monaten des Jahres 1842 betrug die Zahl der Reisenden 229,707; darunter erster Classe 14,861, zweiter Klasse 66,938, dritter Classe 147,908. Die Fahrpreise sind sehr mäßig.

Whitby und Pickering. 24 Meilen. Die Corporationsacte für die Gesellschaft ward im Mai 1833 gegeben, mit der Ermächtigung, 135,000 Pf. aufzubringen. Die Bahn beginnt zu Whitby, geht durch die Kirchspiele Lythe und Middleton in der Nähe von Eske-Hall und der Abtei Crownmond vor dem Schulhause in Goodland und vor der Mühle in Raindall vorbei nach der Backenhausergasse in Pickering. Sie hat 50 Brücken und einen kurzen Tunnel. In den zwölf Monaten vor dem 1. Juli 1842 betrug die Zahl der Reisenden auf ihr 13,441.

York und North-Midland. 27 Meilen. Die Corporationsacte der Gesellschaft ward im Jahr 1836 gegeben, wo so viele Eisenbahnbauten unternommen wurden. Im Mai 1839 ward die Bahn bis zur Verbindung mit der Bahn von Leeds-Selby eröffnet, und im Juni 1840 auf ihrer ganzen Länge. Zu York beginnend, zieht sie an Bondhill und Copmanthorpe vorbei, durchschneidet die Ortschaften Calton und Bolton Percy, geht nach Church-Fenton und von da nach Sherburne, wo eine Zweigbahn nach der Bahn von Leeds-Selby ausläuft. Weiterhin läuft sie unter der Leeds-Selbyer Bahn weg, dann durch die Ortschaften Hillam, Brotherton und Ledston, und schließt sich in der Nähe des Flusses Calder (23 Meilen von York) an die North-Midland Bahn. Von den Zweigbahnen verbinden sie zwei mit der North-Midland und zwei mit der von Leeds-Selby. Diese Zweigbahnen haben zusammen vier Meilen Länge. Also Gesammtlänge 27 Meilen. Die Erdarbeiten waren nicht sehr schwierig. Der Hauptdurchstich ist bei Fairburn. Die bedeutendsten Bauwerke sind die Brücken über die Flüsse Aire, Wharfe und Calder. Im October 1839 pachteten die Gesellschaften der Bahnen von North-

Bayerische Staatsbibliothek MÜNCHEN

Midland und von York-North-Midland vereint die Bahn von Leeds-Selby auf 31 Jahre um 17,000 Pf. jährlich mit dem Recht, nach Ablauf jener Zeit die Bahn für 210,000 Pf. anzukaufen. Die York-North Midland Bahn ist eine glückliche Speculation gewesen. Sie wirft 10 Procent Zinsen vom angelegten Capital ab. Ihre 50 Pf. Actien stehen 98. Im Jahr 1841 betrug die Einnahme 75,649 Pf.; Im Jahre 1842 85,455. Die Zahl der Reisenden betrug im zweiten Halbjahre 1842 221,132; darunter erster Classe 40,618, zweiter Classe 68,932, dritter Classe 111,582. Zwischen den Directoren und den Actionären herrscht die größte Eintracht, was überhaupt bei allen Gesellschaften der Fall ist, wo gute Dividenden gezahlt werden.

Bayerische
Staatsbibliothek
MÜNCHEN

Tabellarische Uebersicht

aller in Amerika ausgeführten und im Ausbau begriffenen Eisenbahnen.

Eisenbahnen in den

Name des Staats	N°.	Name der Eisenbahn.	Ganze Länge. Meilen.	Hiervon eröffnet bis zum Jahre 1840. Meilen.
New-York. . .	1	Mohawk-Hudson	18	18
	2	Saratoga-Schenectady	$21\frac{1}{2}$	$21\frac{1}{2}$
	3	Troy-Ballston	25	25
	4	Saratoga-Washington	40	—
	5	Utica-Schenectady	$77\frac{3}{4}$	$77\frac{3}{4}$
	6	Syracuse-Utica	$52\frac{2}{3}$	$52\frac{2}{3}$
	7	Auburn-Syracuse	26	26
	8	Skaneateles	$5\frac{1}{4}$	—
	9	Syracuse-Onondaga	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$
	10	Auburn-Rochester	78	—
	11	Tonawanda	32	32
	12	Rochester	3	3
	13	Scottsville-Caledonia	8	8
	14	Medina-Darien	20	20
	15	Buffalo-Niagara-Falls	$22\frac{3}{16}$	$22\frac{3}{16}$
	16	Buffalo-Blackrock	$3\frac{1}{16}$	$3\frac{1}{16}$
	17	Lockport-Niagara-Falls . . .	$24\frac{1}{8}$	$24\frac{1}{8}$
	18	Zweigbahn nach Lewiston . .	$3\frac{1}{3}$	$3\frac{1}{3}$
	19	Ithaca-Owego	$28\frac{3}{4}$	$28\frac{3}{4}$
	20	New-York-Harlem	$7\frac{3}{4}$	$7\frac{3}{4}$
	21	New-York-Albany	$140\frac{3}{4}$	—
	22	New-York-Erie	454	—
	23	Brooklin-Jamaica	11	11
	24	Long-island	83	$15\frac{1}{3}$
	25	Zweigbahn nach Hempstead . .	$2\frac{1}{4}$	$2\frac{1}{4}$
	26	Hudson-Berkshire	$34\frac{3}{4}$	$33\frac{3}{4}$
	27	Catskill-Canajoharie	72	15
Massachusetts .	28	Quincy	4	4
	29	Boston-Lowell	$25\frac{3}{4}$	$25\frac{3}{4}$
	30	Zweigbahn nach Charlestown .	$1\frac{1}{3}$	$1\frac{1}{3}$
	31	Nashua-Lowell	$14\frac{1}{4}$	$14\frac{1}{4}$
	32	Boston-Portland	$19\frac{3}{4}$	$19\frac{3}{4}$
	33	Boston-Maine	15	9
	34	Boston-Providence	42	42
	35	Zweigbahn nach Dedham . . .	2	2
	36	Zweigbahn nach Taunton . . .	11	11
	37	New-Bedford-Taunton	20	—
	38	Boston-Worcester	44	44
	39	Zweigbahn nach Millbury . .	$3\frac{1}{4}$	$3\frac{1}{4}$
	40	Westliche-Eisenbahn	117	$54\frac{1}{2}$
	41	Oestliche (in Massach.) . . .	38	25
	42	Zweigbahn nach Marblehead . .	3	3
N. Hampshire	43	Oestliche Eisenbahn	$15\frac{1}{2}$	—
Maine . . .	44	Bangor-Orono	10	10
Rhode island. .	45	N.-York-Provid.-Boston . . .	$47\frac{1}{2}$	$47\frac{1}{2}$

Vereinigten Staaten.

Geleise. Einfach oder doppelt.	Geleise. Weite.	Kleinster Krümmungs-halbmesser. Fuss.	Gröste Steigung.	Schiefe Flächen.	Schienen.	Gesammtkosten der Bahn. Dollars.	Duchschnittskosten pr. Meile. Dollars.
doppelt	4′ 8½″	700	1 : 160	2	2½″ × 9/16″	1,144,227	63,568
einfach	"	500	1 : 330	—	2½ × ½	344.276	16,013
"	"	1300	1 : 160	—	2¼ × 5/8	486 869	19,475
"	"		1 : 135	—		600,000	15,000
"	"	700	1 : 251	—	2½ × ¾	1,780.842	22 905
"	"	1900	1 : 176	—	2½ × ¾	965,600	18,218
"	"	1000	1 : 176	-	2¼ × ¾	630,000	24,220
"	"	600	1 : 33	—	0	30.000	5.714
"	"	210		1	2¼ × 5/8	42,750	9,500
"	"	800	1 : 176	—	40 ℔	1,500.000	19,230
"	"	1500	1 : 120	—	2½ × 5/8	498 000	15.562
"	"			—	2 × ½	30 000	10.000
"	"	1200	1 : 147	—	0	32,000	4.000
"	"		1 : 50	—	0	20.000	1,000
"	"	400	1 : 66	—	2 × ½	156,000	7 437
"	"			—	2 × ½	20,000	6.530
"	"	250	1 : 100	—	2¼ × 5/8	195,000	8.083
"	"		1 : 35	—	2½ × 5/8	30,000	9.000
"	"	2434	1 : 176	2	2¼ × 5/8	575,393	20,014
doppelt	"	60	1 : 132	—	2½ × 5/8	1,170.000	150,968
—	"	1500	1 : 176	—		2,815,000	20.000
—	"	1000	1 : 88	—		6,000,000	13,216
einfach	"	4000	1 : 66	—	38 ℔	420,000	38,182
"	"	5730	1 : 330	—	55½ ℔ u. 2½ × 5/8	1,584,500	19.090
"	"			—	2¼ × 5/8	13,000	5,778
"	"	800	1 : 66	—	2¼ × 5/8	540,000	15,540
"	"	400	1 : 66	—	2¼ × 5/8	1,000,000	13,889
"	"		1 : 195	1	2½ × ½	60.000	15,000
doppelt	"	2900	1 : 528	—	58 ℔	1,800 000	70,000
einfach	"	550	1 : 374	—	58 "	100.000	75,000
"	"	900	1 : 385	—	57 "	353 662	24 818
"	"			—	58 "	530.500	26,861
"	"			—		240 000	16,000
"	"	6000	1 : 141	—	55 "	} 1,947,039	44,250
"	"	818	1 : 160	—	2¼ × 5/8		
"	"	8	1 : 182	—	55 ℔	260,000	23,636
"	"			—	55 "	400,000	20,000
} "	"	954	1 : 176	—	38½ "	1,848,085	39,113
"	"	1042	1 : 66	—	55½ "	4,299,429	36,747
} "	"	2640	1 : 150	—	45 "	1,435,000	35,000
"	"	5280	1 : 150	—	45 "	300,000	19,355
"	"			—		150,000	15,000
"	"	3000	1 : 176	—	58 "	2,500,000	52 632

Eisenbahnen in den

Name des Staats.	N°.	Name der Eisenbahn.	Ganze Länge. Meilen.	Hievon eröffnet bis zum Jahre 1840. Meilen.
Connecticut ..	46	Norwich-Worcester	59	59
	47	Newhaven-Hartford	37	37
	48	Housatonic	73	35
Ohio	49	Mad-river-Lake-Erie	130	15
	50	Little-Miami	85	—
	51	Monroeville-Sandusky	15	15
	52	Cleveland-Newburg	6	6
	53	Fairport-Painsville	3	3
	54	Ohio-Eisenbahn	177	—
Indiana	55	Madison-Indianapolis	90	20
Michigan	56	Südliche-Eisenbahn	189	35
	57	Central dto.	196	30
	58	Nördliche dto.	201½	—
	59	Erie-Kalamazoo	33	33
	60	Palmyra-Jacksonburg	46	11
	61	Ypsilanti-Tecumseh	24	—
	62	Raisin-Fluss-Erie-See	4	4
	63	Detroit-Pontiac	25	18
	64	Shelby-Detroit	17	10
Illinois	65	Central-Eisenbahn	450	—
	66	Peoria-Warsaw	116	—
	67	Bloomington-Mackinaw	36½	—
	68	Nördliche Eisenbahn	230	16
	69	Alton-Shelbyville	108	—
	70	Zweig der Central-Bahn . . .	71½	—
	71	Alton-Mount-Carmel	147	—
	72	Alton-Shawneetown	145	—
	73	Rushville-Erie	10	—
	74	Galena-Chicago	100	—
	75	New-Pittsb.-Mississippi. . . .	7	7
New-Jersey . .	76	Camden-Amboy	61⅛	61⅛
	77	Camden-Amboy-Branch . . .	31⅜	31⅜
	78	New-Jersey	34	34
	79	Paterson-Hudson	14	14
	80	Morris-Essex	23	23
	81	Elizabethtown-Somerv. . . .	24	14
	82	Camden-Woodbury	7	7
Pennsylvania .	83	Philadelphia-Columbia	82	82
	84	Allegany-Portage	36⅔	36⅔
	85	Gettysburg-Extension	41¾	—
	86	West-Chester	9	9
	87	West-Philadelphia	7½	—
	88	Valley	20	—
	89	Harrisburg-Lancaster	36	36

Vereinigten Staaten.

Geleise.		Kleinster Krümmungs-halbmesser	Gröste Steigung.	Schiefe Flächen.	Schienen.	Gesammt-kosten der Bahn.	Durchschnitts-kosten pr. Meile.
Einfach oder doppelt.	Weite.	Fuss.				Dollars.	Dollars.
einfach	4′ 8½″	1000	1 : 264	—	56 ℔	1,475,000	25,000
″	″			—		750,000	20,270
″	″	1000	1 : 132	—		1,095,000	15,000
″	4′ 10″	3000	1 : 176	—	2¼″ × ⅝″	910,000	7,000
″	″	800	1 : 132	—	2¼ × ⅞	1,000,000	11,765
″	″		1 : 100	—	2¼ × ⅝	90,000	6,000
″	4′ 9″	280	1 : 20	1	0	18,140	3,023
″	″	2000	1 : 13	—	0	22,000	7,333
″	7′ 0″		1 : 330	—	2½ × ¾	1,239,000	7,000
″	4′ 8½″	1146	1 : 132	1	45 ℔	3,500,000	38,890
″	″	1910	1 : 132	—	2¼ × ⅝	2,079,000	11,000
″	″	730	1 : 143	—	2¼ × ⅝	2,352,000	12,000
″	″	2000	1 : 176	—		2,015,000	10,000
″	4′ 10″	700	1 : 117	—	2¼ × ⅝	300,000	9,091
″	″	1000	1 : 120	—	0	299,000	6,500
″	″		1 : 96	—		200,000	8,333
″	4′ 8½″		1 : 176	—	0	44,000	11,000
″	″	1500	1 : 132	—	2¼ × ⅝, 2 × ½	200,000	8,000
″	″		1 : 211	—	0	40,000	2,353
″	″	1200	1 : 81	—	2¼″ × ¾″		
″	″	955	1 : 51	—	″		
″	″	1432	1 : 70	—	″		
″	″	1432	1 : 132	—	″		
″	″	1432	1 : 100	—	″	15,768,000	12,000
″	″		1 : 132	—	″		
″	″	955	1 : 100	—	″		
″	″		1 : 132	—	″		
″	″			—	″		
″	″			—		1,200,000	12,000
″	″			—	2 × ½	42,000	6,000
″	4′ 10″	740	1 : 120	—	42 ℔	2,105,820	34,451
″	″	750	1 : 151	—	48 ℔ u. 2¼ × ⅝	510,000	16,255
″	4′ 10″	2000	1 : 203	—	37 ℔	1,850,000	54,412
″	″		1 : 176	—	2½″ × ⅝″	400,000	28,571
″	″	700	1 : 39	—	2¼ × ⅝	327,059	14,220
″	″		1 : 117	—	2½ × ⅝	350,000	14,583
″	″			—		100,000	14,286
doppelt	4′ 8½″	312	1 : 117	1	41¼ ℔	4,071,779	49,656
″	″		1 : 134	10	40 ″	1,850,000	50,455
″	″	910	1 : 106	—			
einfach	″	541	1 : 132	—	2¼ × ⅝	110,000	12,222
″	″		1 : 193	—		308,000	41,067
″	″		1 : 150	—		970,866	48,543
″	″	819	1 : 125	—	2¼ × ⅝	850,000	23,611

Eisenbahnen in den

Name des Staats.	N°.	Name der Eisenbahn.	Ganze Länge. Meilen.	Hievon eröffnet bis zum Jahre 1840. Meilen.
Pennsylvania .	90	Cumberland-Valley	50	50
	91	Franklin	30	10½
	92	York-Wrightsville	12	12
	93	Lykens-Valley	16	16
	94	Stadtbahnen in Philadelphia . .	6	6
	95	Philadelphia-Trenton	30	30
	96	Ph.-Germantown-Norrist. . . .	20¼	20¼
	97	Ph.-Wilmington-Baltim. . . .	98	98
	98	Philadelphia-Reading	96	54½
	99	Mauch-Chunk	9	9
	100	Room-run	5	5
	101	Susquehanna-Lehigh	20	—
	102	Beaver-Meadow	26	26
	103	Hazleton	10	10
	104	Sugar-loaf, Summit, Staff. . .	5	2
	105	Buck-Mountain	4⅓	—
	106	Little-Schuylkill	22	22
	107	Little-Schuylk.-Susqueh. . . .	51 (107 u. 108)	—
	108	Beaver-Meadow Extens. . . .		
	109	West-Branch	18	18
	110	Mount-Carbon	7	7
	111	Schuylkill-Valley	10	10
	112	Mill-Creck	5	5
	113	Zweigbahnen z. 111 u. 112 . .	12	12
	114	Pottsville-Danville	42½	29½
	115	Bear-Creek, Buckridge	5½	5½
	116	Pine-Grove	4	4
	117	Carbondale	16½	16½
	118	Corning-Blossburg	40	40
	119	Williamsport-Elmira	75	25
Delaware . . .	120	Newcastle-Frenchtown	16¼	16¼
Maryland . . .	121	Baltimore-Ohio	82 350	82 —
	122	Frederick-Branch	3½	3½
	123	Washington-Branch	30½	30½
	124	Annapolis-Elkridge	20	20
	125	Baltimore-Susquehanna	58	58
	126	Westminster-Branch	10	10
	127	Eastern-Shore	118	—
Virginia	128	Winchester-Potomac	32	32
	129	Richmond-Fredrickb.-Potomac .	61½ 13¾	61½ —
	130	Kohlenbahn nach Deep-run . .	3¾	3¾
	131	Louisa	49	35
	132	Chesterfield	13½	13½
	133	Richmond-Petersburg	22½	22½

Vereinigten Staaten.

Geleise.		Kleinster Krümmungs-halbmesser	Gröste Steigung.	Schiefe Flächen.	Schienen.	Gesammtkosten der Bahn.	Durchschnitts-kosten pr. Meile.
Einfach oder doppelt.	Weite.	Fuss.				Dollars.	Dollars.
einfach	4′ 8½″			—	2¼ × ⅝″	600,000	12,000
″	″			—			
″	″	1400	1 : 176	—	58 ℔	360,000	30,000
″	″				2 × ½		
doppelt	″			—	2¼ × ⅝		
einfach	″			—	2¼ × ⅝	400,000	13,333
″	″	650	1 : 165	—	35 ℔	1,103,849	54,511
″	″	1500	1 : 150	—	40 ℔ u. 2½ × ¾	4,099,856	41,835
″	″	819	1 : 132	—	45. 1 ℔	5,000,000	52,083
″	3′ 6″		1 : 40	—	2 ″ × ½″	100,000	11,111
″	4′ 8½″		1 : 100	4	2 × ½	150,000	30,000
″	″	1000	1 : 88	3	57 ℔	1,000,000	50,000
″	″	260	1 : 55	2	2¼ × ⅝	360,000	13,846
″	″		1 : 38	—	2¼ × ⅝	120,000	12,000
″	″			—	2¼ × ⅝	50,000	10,000
″	″			2	38 ℔	100,000	23,077
″	″	400	1 : 151	—	2 × 0. 44	335,665	15,258
″	″	500	1 : 80	1	50 ℔	1,850,000	36,275
doppelt	″	400	1 : 176	1	35 ″	315,450	17,525
″	″		1 : 29	—	2¼ × ⅝″	108,500	15,500
″	3′ 4″			—	1½ × ⅜	65,000	6,500
″	″			—	1½ × ⅜	45,000	9,000
einfach	″			—	1½ × ⅜	54,000	4,500
″	4′ 8½″	477	1 : 100	6	2 × ½ u. 2¼ × ⅝	870,000	20,470
″	″			—			
″	″			—	2 ″ × ½″		
″	″	300	1 : 98	9	2¼ × ½	337,157	20,434
″	″	666	1 : 135	—	2¼ × ¾	400,000	10,000
″	″	950	1 : 117	—	2½ × ¾	1,500,000	20,000
doppelt	″	10560	1 : 180	—	2¼ × ⅝ u. 43½ ℔	550,000	33,846
″	″	395	1 : 64	—	2¼ × ⅝ u. 52 ℔		
einfach	″	573	1 : 80	—	51 ℔	16,650,000	38,232
″	″	477	1 : 176	—	2¼″ × ⅝″		
″	″	1273	1 : 264	—	40 ℔	1,665,362	54,602
″	″	1084	1 : 130	—	43 ″	400,000	20,000
″	″	800	1 : 63	—	58 ″	2,828,862	41,600
″	″			—	2 × ½		
″	″	5280	1 : 211	—		1,500,000	12,712
″	″	955	1 : 165	—	2 × ½	500,000	15,625
″	″	1910	1 : 151	—	2 × ½	1,029,359	16,738
″	″	1432	1 : 117	—		247,313	17,986
″	″			—	2 × ½	32,338	8,623
″	″	1910	1 : 117	—	2¼ × ⅝	408,000	8,327
″	4′ 6″			1	2 × ½	200,000	14,815
″	4 8½″	1910	1 : 167	—	2 × ½	675,000	30,000

Eisenbahnen in den

Name des Staats.	N°.	Name der Eisenbahn.	Ganze Länge. Meilen.	Hievon eröffnet bis zum Jahre 1840. Meilen.
Virginia	134	City-Point	9	9
	135	Petersburg	60	60
	136	Greensville-Roanoke	$17\frac{2}{3}$	$17\frac{2}{3}$
	137	Portsmouth-Roanoke	$78\frac{1}{3}$	$78\frac{1}{3}$
Nord-Carolina .	138	Experimental	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$
	139	Raleigh-Gaston	$84\frac{1}{2}$	$84\frac{1}{2}$
	140	Wilmington-Raleigh	$160\frac{1}{4}$	$64\frac{1}{4}$
Süd-Carolina .	141	Charleston-Hamburg	136	136
	142	Louisv.-Cincinn.-Charl. . . .	66	—
Georgia	143	Georgia	169	84 }
	144	Athens-Branch	39	— }
	145	Warrenton-Branch	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$ }
	146	Western-Atlantic	138	—
	147	Central-Eisenbahn	$190\frac{3}{4}$	122
	148	Monroe	96	24
Alabama	149	Tuscumbia-Decatur	$45\frac{1}{4}$	$45\frac{1}{4}$
	150	Montgomery-West-point . . .	85	—
	151	Wetumpka-Coosa	56	—
	152	Selma-Tennessee	170	—
	153	Cahawba-Marion	27	—
	154	Linden-Demopolis	12	—
	155	Mobile-Cedar-point	$26\frac{1}{2}$	5
Florida	156	Tallahassee	24	22
	157	St. Joseph-Lake-Wimico . . .	8	8
	158	St Joseph-Jola	$28\frac{1}{2}$	$28\frac{1}{2}$
	159	Alabama-Florida-Georgia . . .	$156\frac{1}{2}$	—
Louisiana . . .	160	Pontchartrain	5	5
	161	New-Orleans-Nashville . . .	$88\frac{1}{2}$	25
	162	Bath	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{4}$
	163	N.-Orleans-Lake-Borgne . . .	25	5
	164	New-Orleans-Carrolton . . .	$10\frac{1}{4}$	$10\frac{1}{4}$
	165	Orleans-Street	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$
	166	Baton-Bouge-Clinton	30	—
	167	Clinton-Port-Hudson	28	28
	168	West-Feliciana	28	4
	169	Alexandria-Cheneyville . . .	30	6
Mississippi. . .	170	Mississippi	140	24
	171	Vicksburg-Jackson	45	32
	172	Raymond	6	6
	173	Jackson-Brandon	12	—
	174	Grand-gulf-Port-Gibson . . .	$7\frac{1}{2}$	7
Tennessee . . .	175	Lagrange-Memphis	63	15
	176	Miwassee	$94\frac{1}{2}$	—
Kentucky . . .	177	Lexington-Ohio	$94\frac{1}{2}$	$30\frac{1}{2}$
	178	Portage	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$

Vereinigten Staaten.

Geleise. Einfach oder doppelt.	Geleise. Weite.	Kleinster Krümmungs-halbmesser (Fuss.)	Gröste Steigung.	Schiefe Flächen.	Schienen.	Gesammtkosten der Bahn. (Dollars.)	Durchschnittskosten pr. Meile. (Dollars.)
einfach	4′ 8½″		1 : 126	—	2 ″ × ½″	210,000	23,333
″	″	1910	1 : 106	—	2 × ½	735,695	12,262
″	″	1910	1 : 56	—	2 × ½	260,000	14,717
″	″	5730	1 : 176	—	2 × ½	850,000	10,850
″	″			—	1 × ¼	3,600	2,400
″	″	1910	1 : 84	—	2 × ½	1,352,000	16,000
″	″	5730	1 : 176	—	2 × ⅝	1,760,000	10,983
″	5′ 0″		1 : 147	1	25½ ℔	2,330,742	17,138
″	″	2865	1 : 154	—	56 ″	2,000,000	30,303
″	″	1910	1 : 147	—	2. 4 × 0. 8 u. 46 ℔	3,300,000	15,603
″	″	1000	1 : 176	—		4,000,000	21,986
″	″	2000	1 : 176	—	2½ × ¾ u. 32 ℔	2,289,000	12,000
″	″	1910	1 : 143	—	2¼″ × ⅝″	1,500,000	15,625
″	4′ 8½″	1380	1 : 211	—	2 × ½	400,000	8,840
—	—	—	1 : 147	—	2½ × ⅝	900,000	10,588
—	—	—	—	—	—	616,000	11,000
—	—	—	—	—	—	1,700,000	10,000
—	—	—	—	—	—	216,000	8,000
—	—	—	—	—	—	90,000	7,500
″	5′ 6″			—	2 × ⅝	300,000	11,321
″	5′ 0″	1000	1 : 176	—	2¼ × ½	180,000	7,500
″	″	2500	1 : 201	—	2½ × ½	120,000	15,000
″	″	1727	1 : 201	—	2½ × ¾	490,000	17,193
″	″	6180	1 : 151	—	2½ × ¾	2,500,000	15,974
doppelt	4′ 8½″	—	1 : 8	—	24 ℔ u. 56 ℔	360,000	72,000
einfach	5′ 6″	4000	1 : 352	—	3″ × 1⅝″	2,212,500	25,000
″	″	—	—	—	2 × ⅜	50,000	40,000
″	—	—	—	—	3 × 1⅝	—	—
doppelt	4′ 8½″	—	—	—	3¼ (1 u. ½)	512,500	50,000
″	″	—	—	—	—	—	—
″	″	—	—	—	—	—	—
einfach	″	4000	1 : 100	—	3¼ (1 u. ½)	500,000	17,857
″	″	1200	1 : 66	—	2¼″ × ⅝″	—	—
″	″	—	—	—	—	—	—
″	4′ 10″	800	1 : 75	—	2⅜ × ¾ u. 40 ℔	3,500,000	25,000
″	″	1200	1 : 96	—	42 ℔	1,800,000	40,000
″	″	—	1 : 176	—	2 ″ × ⅝″	60,000	10,000
″	″	—	—	—	—	—	—
″	″	—	—	—	50 ℔	375,000	50,000
″	″	1200	1 : 117	—	2½ × ⅝	504,000	8,000
″	5′ 0″	1400	1 : 147	—	Gusseisen.	—	—
″	4′ 8½″	946	1 : 176	1	2¼″ × ⅝″	2,180,000	23,069
″	″	—	—	—	2¼ × ⅝	12,000	8,000

17

BSB Bayerische StaatsBibliothek

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Beil, Johann Adam,

Stand und Ergebnisse der deutschen, amerikanischen, englischen, franzö sischen, belgischen, holländischen, italienischen und russischen Eisenbahnen am Schluße des Jahres 1843 mit einem Anhang, enthaltend: Beschreibung und dedaillirte Uebersichten aller ausgeführten und im Bau

Frankfurt a.M. 1844

A.hydr. 360-1843
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10060062-1